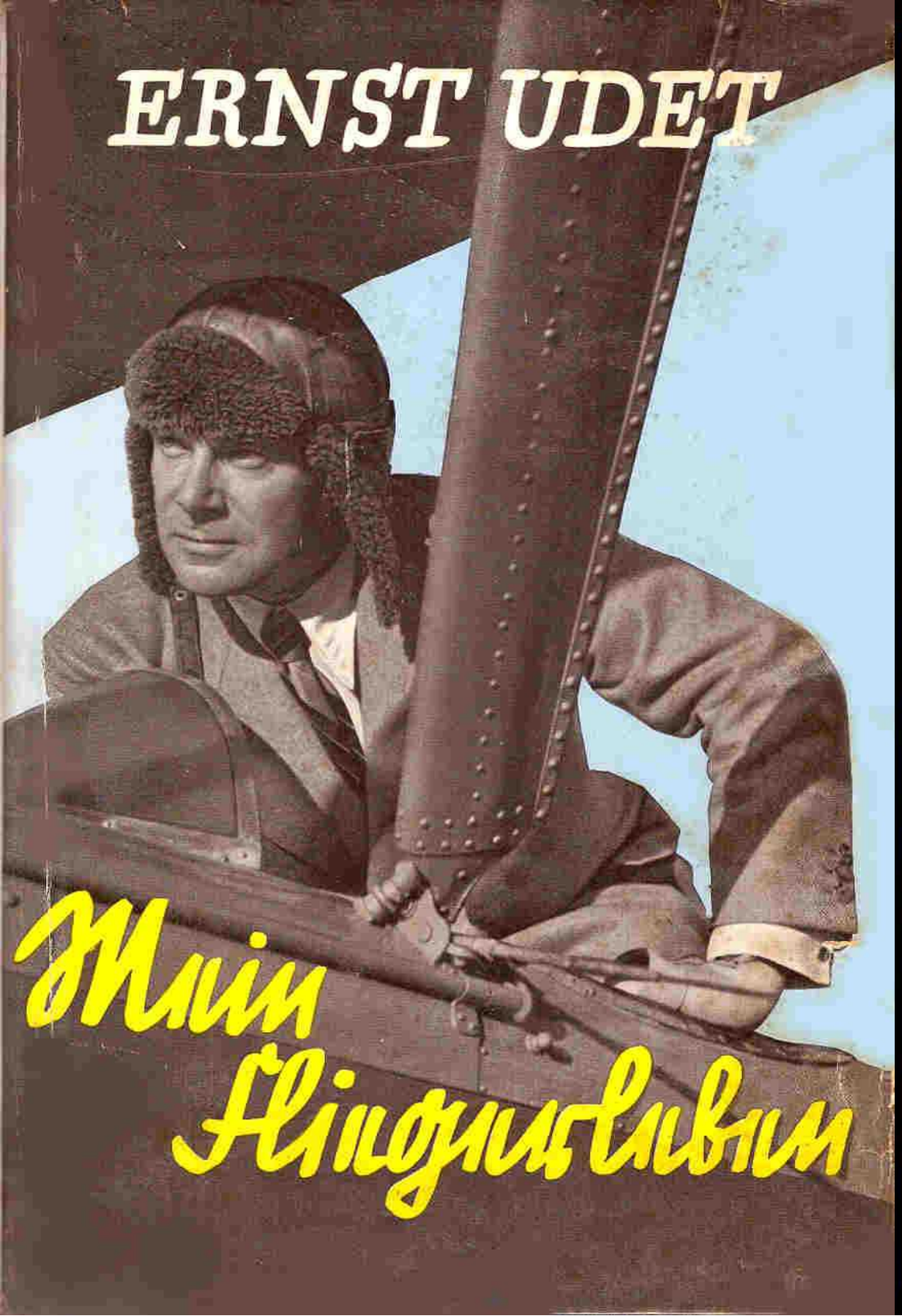
# ERNST UDET



# Mein Fliegerleben

„Über uns – die Fliegerei!" war das Gesetz, nach dem Udet angetreten, und „Über mir — die Fliegerei!" ist noch heute sein Wahlspruch. 1907 baut der Elfjährige seine ersten Flugzeugmodelle, zwei Jahre später gründet er mit Gleichaltrigen den „Aero-Club München 1909". In den ersten Tagen des Weltkrieges tritt er als freiwilliger Motorradfahrer ein, ein Jahr darauf ist er bei den Fliegern, zwei Jahre später hat er den „Pour le mérite", und am Ende des großen Völkerringens ist er der erfolgreichste überlebende Kriegsflieger. Dieser äußeren Entwicklung entspricht eine innere, die Udet mit unerhörter Offenheit schildert.

Er erzählt ferner von den großen Fahrten und den Flugexpeditionen nach Afrika und Grönland. In Amerika wird er gefeiert als der erfolgreichste Kunstflieger. Dabei tut er drüben viel für die deutsche Sache, denn der Deutsche „Ernest" mit seinem „Flamingo" erobert sich im Sturm das Herz der Menge. Udet erzählt, wie Soldaten sprechen, schlicht und ohne Schnörkel und mit einem sympathischen Zwinkern in den Augenwinkeln. So ist ein ehrliches und männliches Buch entstanden, ein Buch für Jungens, die Männer werden wollen, und ein Buch für Frauen, die Männer lieben.

Ernst Udet

# Mein Fliegerleben

Mit 78 Abbildungen

Im Verlag Ullstein · Berlin

Ich schreibe dieses Buch für die Jugend, die nach uns kommt. Denn sie wird einst der Richter unserer Taten sein. Ich widme es meinen toten Kameraden. Denn sie haben das Beste von uns allen getan. Und wenn ich sonst noch einen Zweck mit diesem Buch verbinde, so ist es der: ich möchte zeigen, daß es das Schicksal jedem von uns in die eigene Hand gegeben hat, ob wir Krämer sein wollen oder Soldaten, ob wir das Leben genießen wollen oder unser Glück für nichts achten vor einer Idee, die die kleine Barke unseres Daseins in den ewigen Strom der Geschichte hinausträgt.

Erich Maria Remarque

Copyright 1935 by Ullstein A.G., Berlin
Printed in Germany

# Inhalt


Flug über Feindesland . . . . . 9
Erste Kämpfe . . . . . 32
Der Tod fliegt schneller . . . . . 43
Richthofen . . . . . 63
Heimkehr . . . . . 80
Das Ende . . . . . 98
Neuer Start . . . . . 118
Vier Männer in Afrika . . . . . 135
Amerika im Fluge . . . . . 154
Am Rande der Welt . . . . . 164
Ausklang . . . . . 176
Anhang . . . . . 179


*

# Flug über Feindesland

Als ich in unsere Stube trete, ruft mir Niehaus schon an der Tür entgegen: „Udet, sofort zu Leutnant Justinus kommen, er hat schon zweimal nach dir geschickt!“

Ich rücke die Mütze gerade, Kokarden in Verlängerung des Nasenrückens, und gehe den langen, grauen Kasernenflur entlang. Die Flugschüler kommen von einem Übungsmarsch zurück, mit Karabiner und Tornister klappern sie an mir vorbei.

Ich überlege: Was kann Justinus von mir wollen? Ob er erfahren hat, wer dem Hauptmannshund Benzin unter den Schwanz gespritzt hat? Wäre komisch, wenn er sich darum kümmerte. Denn er ist schließlich nur nach Darmstadt kommandiert, um Piloten für seine Abteilung auszusuchen. Mit dem inneren Betrieb der Fliegerersatzabteilung hat er nichts zu tun.

Eine schmale Tür, ein weißes Pappschildchen „Lt. Justinus“. Ich klopfe, trete ein.

Justinus liegt auf dem Bett, in Hemdsärmeln. Der Waffenrock hängt über der Stuhllehne, das Band des Eisernen Kreuzes leuchtet aus dem zweiten Knopfloch. Draußen vor dem offenen Fenster flirrt ein heißer Sommertag.

Ich stehe stramm.

„Setzen Sie sich, Udet!“ sagt Justinus, reckt sein Bein aus und fegt einen Stoß Zeitungen vom Stuhl auf den Boden herunter.

Ich setze mich und sehe ihn erwartungsvoll an.

„Wie alt sind Sie eigentlich?“ beginnt er unvermittelt.

„Neunzehn Jahre, Herr Leutnant!"

„Hm", brummt er, „bißchen jung!"

„Aber ich werde bald zwanzig", füge ich eilig hinzu, „nächstes Jahr im April."

Um seine Augen bilden sich Lachfältchen. „Na, da beeilen Sie sich mal", sagt er. „Und wie sind Sie zur Fliegerei gekommen?"

Ich fange an zu begreifen, was er von mir will.

„Ende Vierzehn wurde ich als freiwilliger Motorradfahrer entlassen", berichte ich eifrig, „und da habe ich mich sofort bei einer Fliegerersatz-Abteilung gemeldet. Bin aber nicht genommen worden."

„Weshalb?"

„Weil ich damals noch zu jung war", gebe ich zögernd zu. Justinus lächelt wieder. „Und dann?" fragt er.

„Dann habe ich mich als Zivilflieger ausbilden lassen. Bei den Ottowerken in München."

„Auf eigene Kosten?"

„Mein Vater hat zweitausend Mark bezahlt und eine Badezimmereinrichtung für Herrn Otto."

Ich will noch weiter erzählen, aber Justinus schneidet mir mit einer Handbewegung das Wort ab. „Ist gut!" sagt er. Dann richtet er sich auf, den Kopf auf den Ellenbogen gestützt, und sieht mich mit seinen harten, blauen Augen eine Weile prüfend an.

„Hätten Sie Lust, mit mir rauszugehen, als mein Pilot?" fragt er. Obwohl ich das erwartet habe, kann ich nicht verhindern, daß ich rot werde. Vor Freude. Denn Justinus ist ein feiner Kerl. „Verdammt schneidiger Hund!" sagen die Flugschüler von ihm.



„Selbstverständlich, Herr Leutnant!" schmettere ich ganz vorschriftswidrig. Er nickt mir freundlich zu.

„Geht in Ordnung!"

Ich stehe auf, baue ein strammes Männchen. In der Tür ruft er mich noch mal zurück.

„Haben Sie heut abend frei?" Und als ich bejahe: „Dann wollen wir unsere neue Ehe begießen, ‚Emil'."

„Jawoll, Leutnant ‚Franz'." Bei ihm riskiere ich diese Antwort. „Emil" heißt in der Fliegersprache der Pilot, „Franz" der Beobachter. Aber nur „Franz" traue ich mich denn doch nicht zu sagen.

Gegen Morgen kommen wir heim. Ich bin lange über meinen Urlaub ausgeblieben, und Justinus hängt mir sein Offizierscape um, damit ich ungefährdet die Posten passieren kann.

Am nächsten Morgen bei den Schulflügen im Grießheimer Sand hätte ich beinah Bruch gemacht. Ich vergesse, meinem Schüler, dem großen, dicken Kolonialwarenhändler, der immer zu früh abfängt, im entscheidenden Augenblick mit dem Spazierstock eins über die Haube zu geben. Erst im allerletzten Moment kriegt er seinen Puff. So sehr beschäftigt mich das Gespräch mit Justinus.

*

Nun bin ich schon vierzehn Tage bei der Flieger-Abteilung 206 in Heiligkreuz. Jeden Tag machen Justinus und ich ein paar Flüge zusammen. Meist müssen wir die Artillerie unseres Abschnitts einschießen, deshalb haben wir fast immer dieselbe Landschaft unter uns, die Drei Ähren, den Schwarzen und den Weißen See, die,

von den dunklen Hängen der Vogesen beschattet, wie geschmolzenes Blei zu uns heraufblinken.

Nur manchmal holen wir weiter aus. Einmal so weit, daß ich über die Hügelrücken hinweg die runde Mütze des Kirchturms von Saint-Dié herübergrüßen sehe. Hier sind wir als Motorradfahrer gewesen, damals, zu Anfang des Krieges. Ist es neun Monate her oder neun Jahre? Zu fünft fuhren wir hinaus gleich im August, nur drei kamen im Dezember wieder heim. Einen haben die Franzosen totgeschossen, der andere nahm sich selbst das Leben, weil er den Krieg und die harte Anspannung des Dienstes nicht ertragen konnte. Wie weit das alles zurückliegt! Ich meine manchmal, es müßte in einem früheren Leben gewesen sein.

Gelegentlich begegnen wir auch einem Feind, aber wir Beobachtungsflugzeuge tun uns nichts. Wir haben kaum Waffen an Bord, das weiß jeder vom andern, und so ziehen wir wie Schiffe auf See aneinander vorüber.

Mit Beginn des Herbstes wird der Luftkrieg härter. Zu Anfang wurden aus den Maschinen noch Stahlpfeile auf die Truppe heruntergeworfen. Jetzt aber hat man Bomben hergestellt, deren Wirkung schon fast einem Granateinschlag gleichkommt. Um dem Feind die neue Errungenschaft möglichst nachdrücklich vorzuführen, wird am 14. September ein Bombenangriff aller Flieger der Armee auf Belfort angesetzt.

Justinus und ich fliegen mit. Es ist ein grauer Tag, erst in dreitausendfünfhundert Meter Höhe durchstoßen wir die Wolken. Hier oben ist es wunderbar ruhig, fast windstill. Unsere weiße Aviatik B mit dem 120-Mercedes streicht wie ein Schwan dahin.



Justinus späht häufig über Bord nach unten, durch Risse in der Wolkendecke kann man die Erde erkennen.

Plötzlich ein metallisches Klingen, so als ob eine Klaviersaite reißt. Im nächsten Augenblick bekommt der Apparat Schlagseite nach links, trudelt und stürzt in die Wolken hinein. Über der Rücklehne des Vordersitzes erscheint bleich und fragend das Gesicht von Justinus.

Ich zucke die Achseln. Ich weiß selbst noch nicht, was geschehen ist, ich weiß nur, daß ich das Seitensteuer mit aller Kraft treten muß, nach rechts treten, und das Steuerrad hinüberdrehen, daß mir die Hände schmerzen.

Tausend Meter stürzen wir, dann fängt sich der Apparat. Er liegt noch immer schief, aber er trudelt nicht mehr, und wir können hoffen, im Gleitflug zur Erde zu kommen. Zur Erde — das bedeutet in Gefangenschaft. Denn wir sind noch mindestens fünfzehn Kilometer vor der deutschen Front.

Justinus deutet auf das rechte obere Tragdeck. Ich sehe: der Scheckel, an dem das Verspannungskabel befestigt ist, muß gerissen sein. Das Kabel flattert im Winde, und unter dem Druck der Luft bauscht sich die obere Tragfläche nach oben.

Wir gleiten ostwärts auf die Schweizer Grenze zu. Ab und an gebe ich ein bißchen Gas, um den Höhenverlust aufzuhalten. Dann legt sich die Maschine auf die Seite, neigt sich mehr und mehr, ich muß fürchten, wieder ins Trudeln zu kommen. Ich nehme das Gas weg.

Über Montbéliard kommen wir aus den Wolken heraus. Achtzehnhundert Meter zeigt der Höhenmesser, und die Schweizer Grenze

iſt noch über zwölf Kilometer entfernt. Es ſcheint ausgeſchloſſen, daß wir ſie erreichen.

Juſtinus ſteht auf, klettert langſam aus ſeinem Beobachterſitz heraus — das Herz ſchlägt mir im Halſe beim Zuſehen — auf die rechte Tragfläche hinaus, taſtet ſich bis zur Mittelſtrebe. Dort läßt er ſich nieder, die Beine in der Luft baumelnd. Wir ſind ſechzehnhundert Meter hoch.

Ich gebe wieder Gas, die Maſchine neigt ſich zur Seite. Es iſt zu fühlen, daß Juſtinus einen Ausgleich ſchafft, aber es iſt zu wenig.

Lange kann ich das Steuerrad ſo nicht mehr halten. Ich ſpüre, wie ein Zittern durch meine Arme läuft. Ich winke Juſtinus. Mein Arm ſchlägt dabei wie ein losgeriſſener Maſchinenkolben im Krampf hin und her. „Komm!“ ſchreie ich. „Komm!“ Den „Leutnant“ und alles andere habe ich vergeſſen.

Und Juſtinus kommt. Langſam kriecht er über das ſchräggeneigte Tragdeck wieder herein.

Ein paar mächtige Schläge laſſen die Maſchine erzittern, die dünne Holzwand des Beobachterſitzes zerſplittert, zwei Hände erſcheinen, zwei blutende, von ſplitterndem Holz zerſchürfte Hände taſten in der Luft umher und packen das Steuerrad. Juſtinus iſt da, Juſtinus hilft mir!

Sein Geſicht, blaß unter der Bräune, vor Anſtrengung mit kleinen Schweißperlen bedeckt, erſcheint einen Augenblick über der Öffnung. „Wir müſſen durchhalten, Junge!“ brüllt er ... „Rüber nach der Schweiz!“ Wir ſind tauſend Meter hoch und noch acht Kilometer von der Grenze entfernt.

Die Erde unten iſt ganz unberührt vom Kriege. Dörfer mit roten



Ziegeldächern, ins ſaftige Grün der Obſtbäume eingebettet, das lebendige Schachbrett der Felder.

Da — ich zucke zuſammen — mitten durch die Flur läuft Stacheldraht, das Verhau, das die Schweiz gegen Überläufer errichtet hat. In ſechshundert Meter Höhe paſſieren wir bei Saint-Dizier die Grenze.

„Die Schweiz!“ brülle ich nach vorn. Juſtinus' Geſicht erſcheint wieder über der zerſplitterten Rückwand des Beobachterſitzes. „Nach Deutſchland!“ ſchreit er zurück.

Gas, Gleitflug, Gas, Gleitflug! Wir ſtreichen ganz niedrig über der Landſchaft hin. In den Dörfern bleiben die Leute auf den Straßen ſtehen, deuten mit offenen Mäulern nach oben. Courtemaiche muß das ſein! Das Vendlincourt! Und dann — wieder Stacheldraht: die Grenze, die Grenze nach Deutſchland!

Auf einem friſchgepflügten Acker landen wir. Wir ſpringen aus dem Flugzeug heraus, wir ſehen uns an, und plötzlich packt's uns wie ein Rauſch. Es gibt keinen Leutnant Juſtinus mehr und keinen Flieger Udet, es gibt nur noch „Franz“ und „Emil“, zwei Jungens, die herumhopſen wie Sioux-Indianer um einen Marterpfahl, die Erdklöße aufgrabſchen und ſich damit bewerfen, als wenn es Schneebälle wären.

Man hat unſere Landung beobachtet, übers Feld kommen Leute gelaufen, wir nehmen Haltung an. Juſtinus gibt einem Radfahrer den Auftrag, vom nächſten Dorf aus nach Heiligkreuz zu teleſonieren.

Der Kreis der Neugierigen wird immer größer, wir gehen neben dem Flugzeug auf und ab. Juſtinus ſchlägt mir auf die Schulter:

„Weißt du was? Wir laſſen uns hier einen neuen Scheckel machen und fliegen aus eigner Kraft zurück.“ Ein großartiger Gedanke!

Der Dorfſchmied in Winkel beſieht ſich das Ding mit gerunzelter Stirn. „In drei Stunden haben Sie ein neues“, ſagt er dann. Wir gehen zum Flugzeug zurück, die Menſchen laufen hinter uns her, als wenn wir Seiltänzer wären.

Ein graues Auto jagt die Landſtraße entlang, ſtoppt. Ein Offizier ſteigt aus, die Menge, die uns umlagert, macht eine Gaſſe frei. Der Stabsoffizier der Flieger kommt auf uns zu.

Juſtinus berichtet. Der Stabsoffizier ſchüttelt uns beiden die Hände: „Großartig habt ihr das gemacht, Jungens.“ Er tritt an das Flugzeug heran. „Und wo iſt die Bruchſtelle?“

Juſtinus ſtrahlend: „Wird bereits repariert, Herr Hauptmann!“

Der Stabsoffizier fährt herum: „Wa—as?“

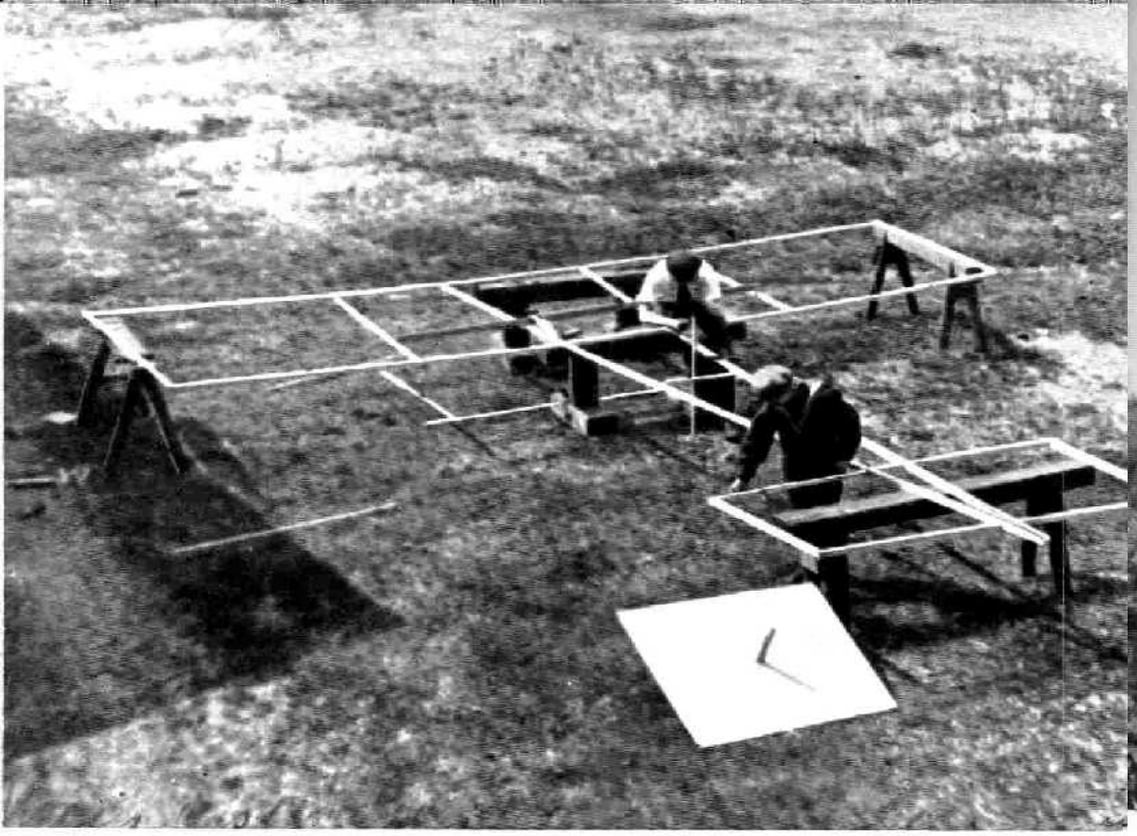
Er iſt ganz außer ſich. Ein ſolcher Materialfehler muß dem Prüfungsamt eingereicht werden. Das hätten wir auch wiſſen müſſen!

Wir ſteigen in ſein Auto und fahren zur Dorfſchmiede, ſchweigend und verſtimmt. Der Schmied kommt uns ſchon auf der Schwelle entgegen, Handwerkerſtolz auf dem breiten Geſicht. „Hier!“ Er hält uns den fertigen neuen Scheckel hin.

„Und wo iſt der alte?“ Die Frage des Stabsoffiziers klingt ungewöhnlich ſcharf. Der breite Daumen des Schmiedes deutet rückwärts über die Schulter nach dem Hof. Das Tor ſteht offen, man ſieht einen hochgetürmten Miſthaufen, auf dem im Sonnenſchein Hühner gackern.

„Na, ſuchen Sie ſchon!“ fährt mich der Stabsoffizier an. Ich gehe zum Hof, Juſtinus geht mit mir, er bleibt an meiner Seite.

Der „Aeroklub 1909“ als Zaungaſt bei den Ottowerken



Der erſte Gleitflugapparat wird gebaut

Unfreiwillige Landung beim Gleitflugverſuch in Niederaſchau

Als Pennäler vor Verdun, 1913

Der Scheckel ist leicht zu finden, er liegt ganz oben auf dem Mist. Wir spülen ihn unter dem Brunnen ab und bringen ihn dem Hauptmann. Der besieht ihn, schiebt ihn in die Rocktasche. Der Schmied wird bezahlt, wir steigen ein, wir sollen mit nach Mülhausen fahren. Kopfschüttelnd sieht der Schmied uns nach.

Der Stabsoffizier hat sich noch immer nicht beruhigt. „Holzköpfe!" brummt er vor sich hin. Dann gibt er sich einen Ruck und wendet sich zu uns, plötzlich ganz liebenswürdig:

„Sie müssen meine Erregung schon entschuldigen, meine Herren, aber gerade heute sind zwei Kameraden Ihrer Abteilung verunglückt, Leutnant Winter und Vizefeldwebel Preiß. Über dem Hartmannsweilerkopf abgestürzt. Wahrscheinlich wegen desselben Materialfehlers. Beide sind tot!"

Ein Schatten fällt auf unsere Freude.

Eine Woche später wird im Tagesbefehl bekanntgegeben: Leutnant Justinus hat das E.K. I erhalten, Gefreiter Udet das E.K. II. Weil sie dem Vaterland ein Flugzeug gerettet haben.

*

Wieder ist ein Bombenflug angesetzt. Diesmal soll es gegen eine Reihe befestigter Vogesennester gehen. Der Flug kann länger dauern, die Tanks werden bis obenhin gefüllt, außerdem haben wir zwei Maschinengewehre an Bord. Französische Jagdflieger sollen die Gegend unsicher machen. Man spricht sogar von Pégoud.

Schon beim Start merke ich's: die Maschine hebt sich nur mühsam vom Boden wie ein gefreckter Schwan, dessen vollgefressener Leib zu mächtig für seine Schwingen ist. Die Maschinengewehre, die

vollen Tanks, die neue Funkanlage, Bomben — das alles zieht nach unten. In einer großen Kurve schraube ich mich hoch. Unter uns der Flugplatz, das stumpfe Grün des Rasens, das matte Grau der Zelte. Wir steigen langsamer als sonst — hundert Meter — zweihundert —

Gerade über den Zelten lege ich die Maschine in eine Kurve. Sie richtet sich nicht wieder auf, sie hängt mit dem linken Flügel. Ich trete nach rechts, umsonst, das Ruder gehorcht nicht mehr. Fahrtverlust! Im nächsten Augenblick stellt sich das Flugzeug kopf und saust in enger Spirale zur Erde.

„Justinus", denke ich, „um Gottes willen, Justinus ist verloren. Wenn wir aufschlagen, haut der Motor nach hinten und quetscht ihm die Beine ab." Ich reiße das Höhensteuer an die Brust, trete nach rechts, trete, trete ... Vor mir langt ein Arm aus dem Beobachtersitz, greift nach oben zum Spannturm. Mit einem Ruck zieht Justinus seinen Körper aus dem Sitz, hockt oben auf der Rückenlehne. „Udet", schreit er, „Udet — Uuuu ...", ein Gurgeln, ein Krachen — alles schwarz ... im Schädel dröhnt eine mächtige Glocke ...

Und dann nach langer, langer Zeit ein Stimme: „Lähm Se'n noch, Herr Udet?" Und über mir das dicke Antlitz von Behrend, meinem Monteur, voll väterlicher Sorgenfalten. Dann packen mich vier kräftige Arme und zerren mich aus dem Gewirr von Holz und Stahl heraus. Das Knie hängt fest, es schmerzt furchtbar, sie müssen das Stahlgestänge erst zurückbiegen.

„Wo ist Justinus?"

Behrend deutet auf den Rasen. Da liegt er, auf dem Rücken, das Gesicht nach oben, die Augen geschlossen.



„Tot?" schreie ich.

Behrend beruhigt: „Nä, nä, der hat'n zähes Läbn, der hat schon nach Ihn'n gefragt."

Sie fassen mich an, zwei und zwei, tragen mich und legen mich behutsam auf den Rasen, dicht neben Justinus.

Eine ganze Weile liege ich regungslos. Über mir der blaßblaue Himmel, unter mir das feuchte, kühle Gras und die feste, lebendige Erde. Langsam drehe ich den Kopf zu Justinus hinüber. Er hält die Augen noch immer geschlossen, über sein Kinn läuft vom Mund her ein dünner Blutfaden. Vielleicht ...?

Doch da kommt über den Rasen seine Hand auf mich zu. Wie die Hand eines Kranken sich über die Bettdecke tastet. Vorsichtig strecke ich ihm meine entgegen und spüre seinen Druck, den festen, guten Druck einer Freundeshand. Wir sprechen kein Wort.

„Leutnant Justinus ... Justinus, mein Kamerad!"

Hinter uns, am Flugzeug, arbeiten die Monteure. „Na, die ha'm ein Schwein gehabt, daß die Bomben nicht losgegangen sind", höre ich Behrends Stimme.

Und dann kommen die Sanitäter, heben uns auf Bahren und schieben uns wie Bäckerbrote in das Auto. In Colmar im Lazarett werden wir getrennt.

Justinus, der beim Aufschlag der Maschine weggeschleudert wurde, hat Prellungen und Schürfungen erlitten, mir ist das Knie im Gelenk geplatzt. Ein dicker Beutel hängt da, und ich soll lange fest im Bett bleiben.

Nach zehn Tagen darf ich zum ersten Male aufstehen und durch die Gänge humpeln. In der ganzen Zwischenzeit habe ich keine Post

von zu Hause erhalten, und kein Kamerad von der Abteilung hat mich besucht. Es ist, als ob ich für die andern verschollen wäre.
Noch vier Tage halte ich das aus. Dann erkläre ich dem Arzt, daß ich zur Truppe zurück muß. Er zieht erstaunt die Brauen hoch, aber schließlich bin ich kein Infanterist, und es ist nicht sein Bein. So gibt er mir den Entlassungsschein für den nächsten Tag.
Der erste, der mir auf dem Flugplatz begegnet, ist ein Kamerad, mit dem ich oft zusammen nach Colmar auf Urlaub gefahren bin, ein Pilot unserer Abteilung. Ich rufe ihn an, er grüßt verlegen und geht hastig weiter. Es kann ein Zufall sein — aber die drei, die vor dem großen Zelt stehen, wenden sich ganz offensichtlich ab.
Endlich treffe ich Behrend. Er kratzt sich vielsagend den Kopf und zieht mich in einen Winkel zwischen den Zelten. Ja, es ist eine verdammte Geschichte! Sowie wir runtergekommen waren, hat sich der Abteilungsleiter ans Telefon gehängt und den Stabsoffizier der Flieger angerufen. Er hat sich furchtbar aufgeregt: der Gefreite Udet sei infolge wahnsinnigen Kurvendrehens abgestürzt, eben jetzt. Er bitte um sofortige Ablösung und strenge Bestrafung. „Allerstrengste Bestrafung!" hat er geschrien, auf der Schreibstube haben's alle mitgehört. Mein Nachfolger ist schon da, und ich kann mir meine Papiere holen, ich bin zum Flugpark Neubreisach zurückversetzt.
Behrend wiegt bedauernd den dicken Kopf. Ich danke ihm, hole auf der Schreibstube meine Papiere und humple in mein Quartier. Am Nachmittag sitze ich auf dem Sofa, das kranke Bein ausgestreckt. Meine Wirtin kniet vor mir am Boden und packt die Koffer nach meinen Angaben. Ihr Gesicht ist dick verschwollen vom Heulen, und von Zeit zu Zeit seufzt sie tief auf. Ich bin ihr immer ein guter



Mieter gewesen, und das Insektenpulver habe ich auch nicht vom Mietpreis abgezogen.
Es klopft. Auf der Schwelle steht Justinus. Er kommt auf mich zu, drückt mich, als ich aufstehen will, in den grünen Plüsch zurück.
„Na, laß man, Kleiner", sagt er freundlich, „das ist nun mal nicht anders. Es geht rauf und runter. Dafür sind wir bei den Fliegern."
Er klopft mir auf die Schulter und drückt mir eine große Schachtel Zigaretten in die Hand. Dann geht er. Er muß gleich starten zu einem Beobachtungsflug mit meinem Nachfolger.
Ich habe Justinus nicht mehr wiedergesehen. Er ist Siebzehn als Jagdflieger an der Westfront gefallen.

*

Bei Dunkelheit treffe ich auf dem Flugpark in Neubreisach ein.
„Aha, da haben wir ja den Herrn, der die Kurve gedreht hat", empfängt mich der Feldwebel. Die Schreiber grinsen. Da es schon spät ist, werde ich auf die Kammer geschickt, um mir Bettzeug zu holen. In dieser Nacht kann ich kein Auge zutun.
Am nächsten Morgen treten die Flugschüler draußen im Hof an, ich muß in der Baracke bleiben. Dann kommt einer und holt mich. Der Hauptmann steht vor der Front, sieht mir finster und drohend entgegen. Ich gehe, als wenn meine Beine aus Gummi wären.
„Kehrt!" kommandiert er, als ich sechs Schritt vor ihm stehe. Hundert Augenpaare starren mich voll kalter Neugier an.
„Seht ihn an!" donnert die Stimme hinter mir. „Das ist der Bursche, der durch sein gewissenloses Fliegen dem Vaterland eine

neue, wertvolle Maschine zerstörte und das Leben seines Beobachters aufs schwerste gefährdet hat."

Die Flugschüler blicken auf mich, als wenn ich eben einen Vatermord begangen hätte.

Ein Papier raschelt, der Hauptmann verliest, kühl und geschäftsmäßig:

„Der Gefreite Udet wird mit sieben Tagen Mittelarrest bestraft, weil er durch leichtfertiges Kurvenfliegen das Leben seines Beobachters gefährdet und eine wertvolle Maschine zerstört hat. Nur in Anbetracht seiner bisherigen guten Führung im Felde fällt die Strafe nicht höher aus."

„Möge euch das allen zur Warnung dienen!" fügt er donnernd hinzu und zu mir: „Wegtreten!"

Auf der Kammer gebe ich das Bettzeug ab und hole mir ein Kommißbrot. Das soll für die sieben Tage reichen. Dann kommt ein Unteroffizier, Karabiner auf Schulter, und holt mich ab.

Der Weg zum Militärgefängnis führt mitten durch das Städtchen. Wir gehen auf der Fahrstraße, ich vorneweg, hinter mir der Unteroffizier. An den Schuhen der Leute auf dem Bürgersteig kann ich erkennen, daß viele stehenbleiben und uns anstarren.

Das Militärgefängnis ist ein alter Festungsbau, düster und grämlich. Der Gefängnisbeamte, ein vollbärtiger Kauz, begleitet seine Arbeit mit munteren Reden:

„Damit du dich nicht erhängen kannst!" sagt er, als er mir die Hosenträger wegnimmt. „Damit du dich nicht erstechen kannst!", als ich das Taschenmesser abliefern muß.

„Und nun die Zähne!"



„Wieso Zähne?" frage ich.

„Damit du dir nicht im Schlaf die Gurgel abbeißt!" sagt er. Alle lachen, aber mir ist nicht zum Lachen zumute.

Dann werde ich in meine Zelle gesperrt. Es ist ein kleiner, kahler Raum, eine Holzpritsche drin, ein Schemel und ein Waschgeschirr, sonst nichts. Vor den Fenstern ist eine stählerne Luke angebracht wie die Ladeluke eines Dampfers, nach oben offen. Man kann ein kleines Stückchen Himmel sehen wie aus der Tiefe eines Brunnenschachts.

Der Schlüssel dreht sich, ich bin allein. Allein mit meinen Gedanken. Wie lange, weiß ich nicht. Dann dröhnen Schritte über die steinernen Fliesen des Flurs, die Tür wird aufgerissen: die Ronde.

Ich springe auf und stehe stramm.

Der Führer, ein älterer Feldwebelleutnant, sagt: „Sprechen Sie nach: Gefreiter Udet" ... seine Stimme hallt mächtig in dem kahlen Raum ...

„Gefreiter Udet ..." sage ich. Und Wort für Wort dröhnt er mir vor:

„... verbüßt sieben Tage ... mittleren Arrest ... weil er ... durch leichtsinniges Kurvenfliegen ... das Leben seines Beobachters ... gefährdete ... und eine wertvolle Maschine zerstörte."

Die Ronde marschiert ab. Doch am Abend kommt sie wieder. Und wieder beginnt der Führer: „Gefreiter Udet ... verbüßt ..."

Am nächsten Tag kann ich den Spruch auswendig und bete ihn ohne Aufforderung her. Während meines Arrests muß ich das vierzehnmal tun, denn die Ronde kommt zweimal jeden Tag vorbei.

Das erste Mittagessen lasse ich stehen. Es sind Graupen ohne alles,

„blauer Heinrich“ in der Gefängnisſprache. Der Rotbart nimmt ganz ungerührt den Blechnapf wieder mit.

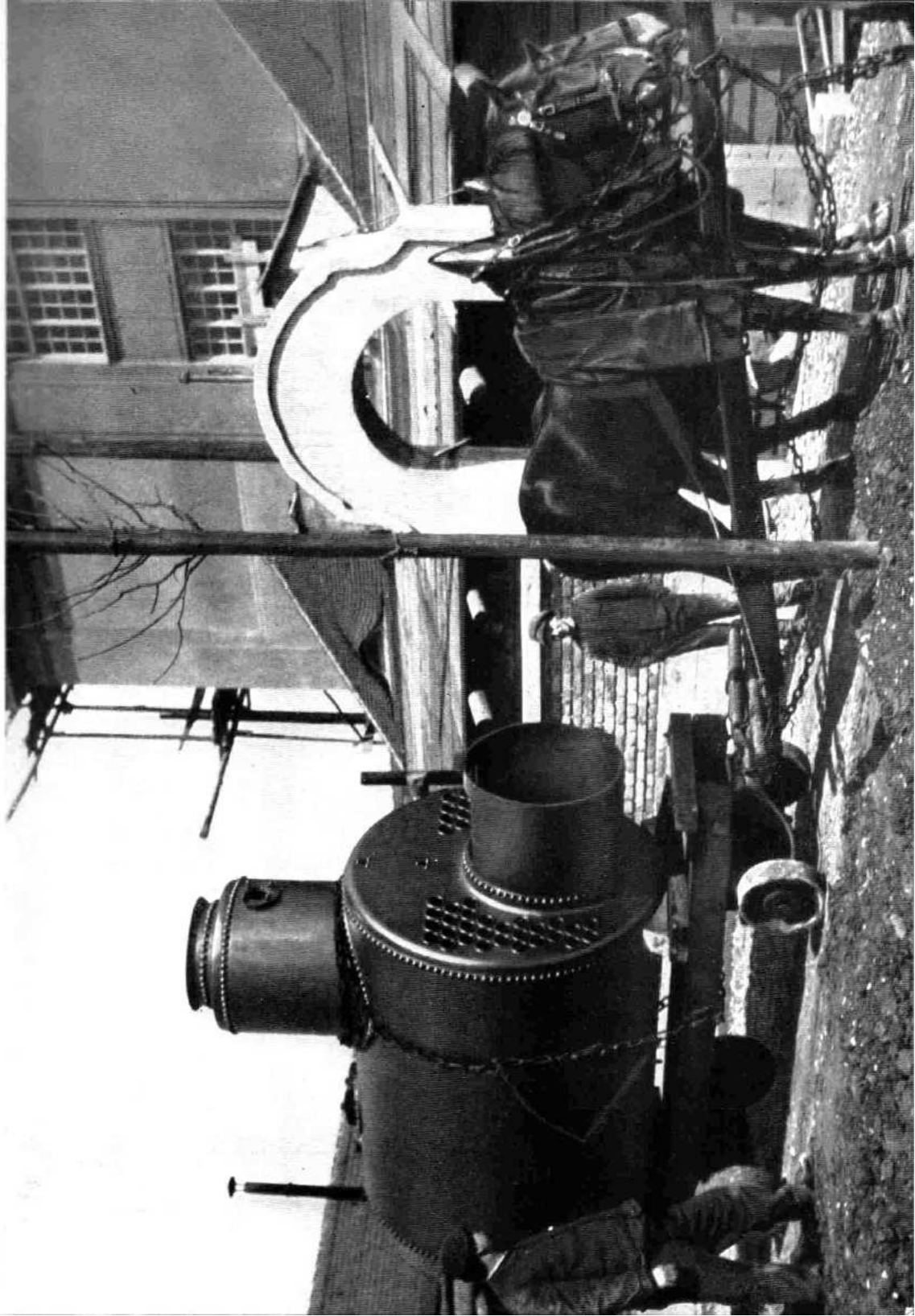
„Der Appetit kommt mit dem Sitzen“, ſagt er trocken, als er hinausgeht. Am Abend wirft er mir eine Matratze in die Zelle. Sie iſt mit Heidekraut gefüllt. Der Himmel im Fenſtervierеck erliſcht, ich lege mich nieder. Da, ein Stich im Oberſchenkel, gleich darauf an der linken Schulter ... Wanzen!

Es wird eine lange Nacht. Mal ſchlafe ich auf der blanken Pritſche, mal am Boden auf der Matratze, zuletzt auf den nackten Steinfliеſen.

Die Wanzen ſind ſchlimm, aber die Gedanken ſind ſchlimmer. Die eiſernen Fenſterluken ſtehen wie große, geſpitzte Ohren an den grauen Wänden des Gefängniſſes, Schallfänger, die jedes Geräuſch verſtärkt in die Zelle dröhnen. Der Flugplatz iſt ganz dicht dabei. Und von früh an höre ich das knatternde Geräuſch, wenn die Motoren anſpringen, und das tiefe orgelnde Summen, wenn der Propeller die Lüfte peitſcht. Ich aber werde nie wieder einen Knüppel zwiſchen den Fäuſten haben, nie wieder werde ich die Welt unter mir im blauen Dämmer verſinken ſehen!

Was habe ich denn getan? Eine Kurve gedreht. Gewiß, Kurvendrehen iſt verboten. Vor einem Monat erſt haben ſie Rieger vor ein Kriegsgericht geſtellt und zu einem Jahr Feſtung verurteilt. Weil er über dem Flugplatz Kurven gedreht hat. „Ungehorſam vor verſammelter Mannſchaft“, hat das Kriegsgericht entſchieden. Ich bin glimpflich davongekommen. Aber iſt das ganze Verbot nicht ein papierner Unſinn, am Schreibtiſch ausgeklügelt von Leuten, die nie am Steuer ſaßen?





Rohrlegerlehrling
in Vaters Fabrik

Die erste Maschine, Geschenk für das bestandene Einjährigen-Examen

Kriegsfreiwilliger Flieger mit Lt. Justinus

Nach erfolglosem Kampf mit den Wanzen im Neubreisacher Militärgefängnis

Ich fühle mich zu Unrecht bestraft. Aber — kann ich mich beschweren? Hat nicht mein eigener Absturz denen recht gegeben, die das Verbot erließen? Fragen, Fragen — und keine Antwort.

Ich denke an meine Eltern. Mein Vater hat's nie gezeigt, aber ich weiß, wie stolz er darauf ist, daß ich Pilot bin. Und jetzt wird man mich als unbrauchbar wegschicken! Aber das Bitterste ist doch, daß ich nun nicht mehr fliegen soll.

Die sieben Tage schleichen dahin wie sieben Jahre.

Am letzten Morgen kommt der Rotbart und bringt mir den Kaffee. Ich schüttle den Kopf; ich will nicht trinken.

„Ist im Logis mit einbegriffen", nötigt er.

Aber ich muß zurück zur Truppe, ich muß wissen, was weiter mit mir geschieht. Sicher werde ich auf der Schreibstube antreten müssen: „Gefreiter Udet, der sieben Tage mittleren Arrest verbüßt hat, weil er —", das wird von nun an wie eine Kette hinter mir her klirren.

Doch es kommt anders.

Im Flugpark läuft alles aufgestört durcheinander, keiner achtet auf mich. Am Morgen ist ein Bombenangriff auf Belfort befohlen worden mit allen verfügbaren Maschinen. Die letzten sind eben abgebraust, alle sind erregt und erfüllt von der Größe des Ereignisses.

„He, Sie — Gefreiter!" schreit jemand hinter mir. Ich drehe mich um. Es ist ein Leutnant, den ich nicht kenne. Er muß wohl erst in den letzten Tagen zum Flugpark gekommen sein.

„Sind Sie Führer?" fragt er atemlos.

Eine Hoffnung zuckt in mir auf: „Jawohl, Herr Leutnant."

„Na, Mensch" — vorwurfsvoll-erstauntes Kopfschütteln — und

dann: „Los, los, rennen Sie schon, daß wir den Anschluß nicht verpassen!"

Wir laufen nebeneinander her zu den Hallen. Eine alte L. V. G. steht dort, wird getankt. Der Leutnant sprüht vor Eifer, hetzt die Monteure durcheinander. Der Vogel wird aus dem Käfig gezogen, startfertig gemacht und kleine Bomben in dem Beobachtersitz verstaut. Wir klettern hinein.

„Fertig?"

„Fertig."

„Los!"

Ein paar Hopser über den Rasen, dann löst sich der Apparat langsam von der Erde los. Wir fliegen.

Es ist eine ganz alte, zerrupfte Krähe, die sie uns da aufgehängt haben. Ausrangierte Schulmaschine wahrscheinlich. Aber noch nie zuvor habe ich das Wunder des Fliegens so stark und tief empfunden wie in diesen Augenblicken. Unter uns die Berge, von tiefen Schluchten zerschnitten, die mageren Flanken von dunklen Nadelwäldern überzogen oder mit der bunten Schabracke des Herbstlaubes bedeckt.

Es ist ein warmer Spätherbsttag. Der Wind singt leise in den Spanndrähten, vor uns wachsen stille, weiße Wolken in den blauen Himmel.

Der Feind ist durch den Angriff der anderen bereits alarmiert. Von Belfort her kommen uns zwei Farmans und ein Morane-Eindecker entgegen. Ein Kampf wäre aussichtslos. Wir haben kein Maschinengewehr an Bord, und unser alter Vogel krebst nur mühsam auf tausendachthundert Meter.



Der Beobachter wendet sich um, weist nach Süden. Wir biegen ab. Es ist Mittag jetzt, wir fliegen gerade in die Sonne hinein.

Über Montreux wird mein „Franz" unruhig, unten liegen Depots und Kasernen, die letzte Gelegenheit, unsere Bomben günstig anzubringen. Wie ein Raubvogel ziehe ich große Kreise über der Stadt. Mein Beobachter scheint eine eigene Technik des Bombenwerfens zu haben. Er wirft sie nicht über Bord, er öffnet die kleine Luke am Boden seines Sitzes und läßt sie von dort lotrecht nach unten fallen. Der Erfolg gibt ihm recht. Über Bord gebeugt sehe ich, wie unten die Ziegel eines Daches auseinanderspritzen. Eine Rauchwolke steigt auf.

Plötzlich dreht er sich um, deutet mit allen Zeichen des Entsetzens nach unten. Langsam verstehe ich: eine Bombe ist ihm entglitten und im Fahrgestell hängengeblieben. Eine leise Erschütterung genügt, um sie zur Entzündung zu bringen, die Sprengladung reicht aus für uns beide und den Apparat.

Vorsichtig lege ich die Maschine in eine Linkskurve. „Kurvenfliegen verboten!" geht's mir durch den Kopf. Ich wünschte, daß jetzt der Kommandeur unseres Flugparks hier am Steuer säße!

Die Bombe folgt der Bewegung des Flugzeugs, rutscht nach links und bleibt liegen. Ich kurve rechts. Wie auf einer Gardinenstange gleitet die Bombe nach rechts hinüber.

Der Beobachter verschwindet von seinem Sitz. Er hat sich auf den Boden gekniet, das eine Bein durch die Luke geschoben und angelt verzweifelt nach der Achse. Aber sein Bein ist zu kurz, er kann die Bombe nicht erreichen.

Ein letztes Mittel: ich setze zu einem steilen Turn an, dem ersten

Turn meines Lebens. Die alte Kiſte gehorcht nur ſchwerfällig, wir ſtoßen faſt ſenkrecht in den Himmel hinein.

Ein leichtes Klacken, die Bombe hat ſich gelöſt, ſie ſtürzt nach unten. Ich bringe den Apparat wieder in die Waagerechte und ſehe ihr nach. Sie fällt mitten auf einen Acker, die Erdſchollen ſpritzen wie Fontänen empor.

Wir drehen bei und fliegen geradenwegs zum Park zurück. Mein „Franz" angelt noch immer mit dem Fuß in der Luft herum, er macht eine verzweifelte Gebärde. Sein Bein iſt in der engen Luke eingeklemmt, und erſt nach der Landung kann er ſich befreien. Vor dem blauen Höhenrücken taucht der Feſtungsſtern von Neubreiſach auf, der Flugplatz.

Die Monteure kommen, auch ein paar Flugſchüler ſind dabei. Wir ſind die letzten, die vom Flug nach Belfort zurückkehren. Wir klettern heraus, mein Beobachter ſchüttelt mir die Hand: „Es freut mich, Ihre Bekanntſchaft gemacht zu haben", ſagt er.

Eine Ordonnanz läuft quer übers Feld auf uns zu, ich ſoll ſofort zur Schreibſtube kommen.

Auf der Schreibſtube ſitzt der Hauptmann, derſelbe, der mich vor verſammelter Mannſchaft ſo heruntergeputzt hat. Ich reiße die Hacken zuſammen und melde: „Gefreiter Udet aus dem Arreſt zurück!"

Er ſieht mich lange an, dann ſagt er: „Sie ſind zum Kampfeinſitzer-Kommando nach Habsheim verſetzt. Ihre Maſchine kommt in zwei Tagen, dann können Sie losfliegen!"

Er greift zu den Akten und blättert darin herum, als wenn ich nicht vorhanden wäre. Ich ſtehe noch eine Weile regungslos, ſo ſehr



hat mich die Nachricht überraſcht und erſchüttert. Der Hauptmann blickt von ſeinen Akten auf: „Wegtreten!" Ich gehe hinaus.

Über dem Flugplatz draußen liegt Nachmittagsſonnenſchein. Es iſt gerade die Zeit der Bettruhe, alles iſt ſtill und friedlich wie an einem Sonntag. Ich ſtehe da und hole ein paarmal tief Luft.

Einſitzerflieger? Jagdflieger? Das, was jeder von uns erträumt? Es iſt nicht zu faſſen, es iſt einfach nicht zu faſſen . . .

Die Schreibſtubenordonnanz kommt mit zwei Kaffeekannen vorbei. „Na, Herr Jagdflieger", ſchmunzelt er und ſtellt die Kannen hin.

Schreibſtubenleute ſind allwiſſend, und wenn ſie rauchen, werden ſie mitteilſam. Ich halte ihm die offene Zigarettenſchachtel hin. Er hat ſofort verſtanden. Mit einem kleinen ſchlauen Seitenblick nimmt er drei, zündet ſich eine umſtändlich an und erzählt, heute morgen habe der Stabsoffizier der Flieger aus Mülhauſen angerufen, ob der Gefreite Udet ſchon aus dem Arreſt zurück ſei. Man hat mich überall geſucht, und die Monteure haben berichtet, daß ich mit Leutnant Hartmann zum Bombenflug nach Belfort aufgeſtiegen bin. Das iſt nach Mülhauſen gemeldet worden. „Direkt aus dem Arreſt?" hat der Stabsoffizier gefragt. „Direkt aus dem Arreſt", hat der Hauptmann geantwortet. Dann hat Mülhauſen angehängt. Zwei Stunden ſpäter iſt der Befehl gekommen, der Gefreite Udet wird zum Kampfeinſitzerkommando Habsheim verſetzt. „Mehr Glück als Verſtand!" hat der Hauptmann gebrummelt, als er den Hörer hinlegte.

Die Ordonnanz greift wieder nach den Kannen. „Na, denn Glück ab, Herr Jagdflieger!" ſagt er und trottet davon.

Wenn die Sonne oben aufgeht, wird es in den Tälern warm. Die

Flugschüler, die mich zuerst wie einen Aussätzigen betrachtet hatten, kommen jetzt an mich heran: „Einsitzerflieger in Habsheim? Alle Achtung!“ Sie wollen wissen, wo ich mein E.K. gekriegt habe. Ich gebe ein bißchen von oben herab Auskunft.

Zwei Tage danach trifft meine Maschine ein, ein nagelneuer Fokker. Wunderbar graziös sieht er aus, schnittig wie ein Falke. Die alte Aviatik-Maschine B, die ich bei 206 flog, wirkt plump wie eine Gans daneben.

Als ich abfliege, steht die Hälfte der Flugschüler um mich herum. „Immer fleißig üben, Jungens!“ schreie ich ihnen zu und winke. Die Bremsklötze werden weggerissen, brrrr, brrrr, schnurrpft der Gnom, ich haue ab. Die Maschine dreht nach rechts, ich bin kaum einen Meter über dem Boden. Ich reiße den Knüppel nach links, Ausschlag unmöglich. Mit ganzer Kraft stemme ich mich gegen den Knüppel, es geschieht nichts, gar nichts. Die Flugzeughalle kommt mit rasender Geschwindigkeit auf mich zu, ein Krach ... Splitter spritzen um mich her ... ich bin gegen die Flugzeughalle gerannt.

Eine Weile sitze ich regungslos, wie gelähmt vor Schrecken. Dann stehe ich auf mit zitternden Knien und klettere aus dem Apparat. Mir ist nichts passiert, aber die Maschine ist in Trümmern.

Über das Feld kommen die Flugschüler gerannt, die Monteure. Alle haben meinen Unfall gesehen, sogar aus den Baracken und aus der Schreibstube kommen sie gelaufen. Sie umstehen mich im Halbkreis, treten an die Maschine heran, betrachten sie neugierig. Ein paar fallen mit Fragen über mich her, ich kann nicht antworten. Ich stehe stumm, alles in mir zittert.

Der Hauptmann kommt, sieht mich an: „Na ja“, sagt er bloß, als wenn er nichts anderes erwartet hätte. Ich stammle etwas: „Knüppel blockiert, Verwindung unmöglich!“

„Werden wir untersuchen lassen“, sagt er und gibt dem Werkmeister einen Wink.

Ich gehe auf meine Stube und setze mich ans Fenster, blicke hinaus, aber sehe nichts von dem, was draußen vorgeht. Ich möchte allein sein. Die anderen fühlen das und lassen mich in Ruhe.

Am Abend wird das Ergebnis der Untersuchung bekannt ... Der Bowdenzug zum Maschinengewehr hat sich an der Schalttafel der Benzinzufuhr verhängt und so die Steuerung blockiert. Der Werkmeister hat den Führersitz fotografiert. Ich bin gerechtfertigt, ich war unschuldig an dem Unfall. Der Park stellt mir einen anderen Apparat, aber diesmal ist's ein alter Fokker.

Am nächsten Morgen fliege ich ab nach Habsheim. Nur die Monteure sind auf dem Flugplatz, sonst niemand. Es ist ein grauer, nebeliger Morgen.

# Erſte Kämpfe

Das Kampfeinſitzerkommando Habsheim beſteht aus vier Piloten. Führer iſt Leutnant Pfälzer, außer mir fliegen noch Vizefeldwebel Weingärtner und Unteroffizier Glinkermann mit. Wir ſind alle junge Leute, und wir wohnen wie die Prinzen in der leerſtehenden Villa eines reichen Amerikaners, der bei Kriegsbeginn geflüchtet iſt.

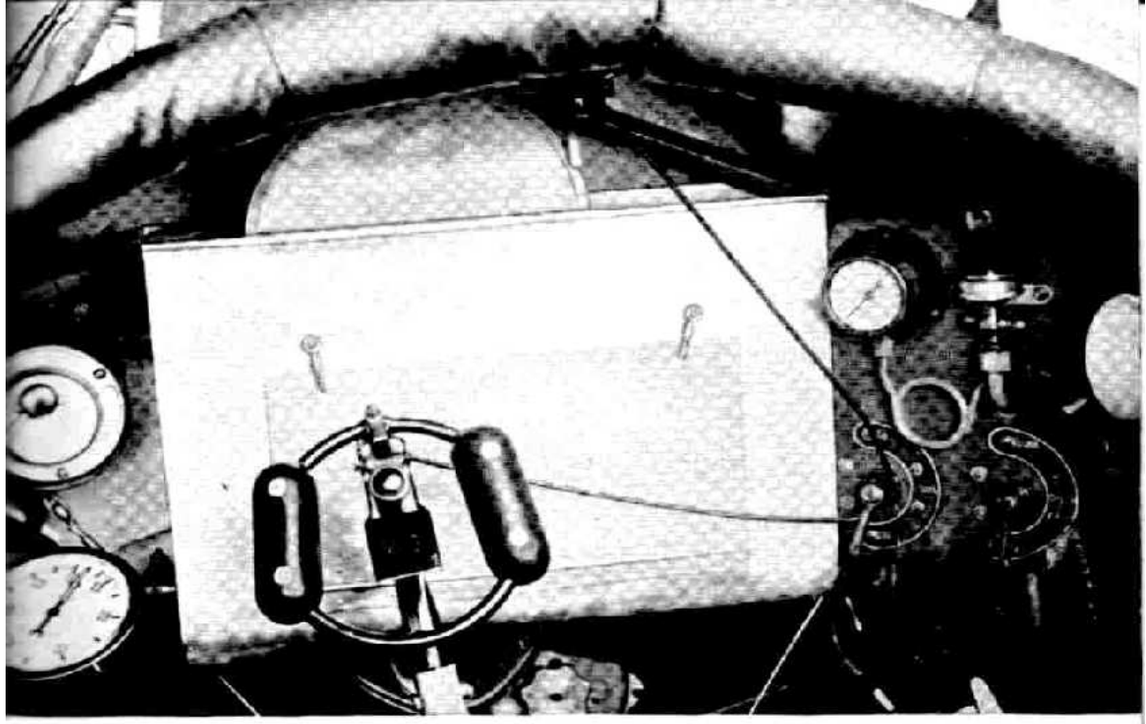
Es herrſcht ein netter, kameradſchaftlicher Ton im Kommando. Mit Weingärtner bin ich bald gut Freund. Das iſt eine Eigentümlichkeit von Weingärtner, am dritten Tage der Bekanntſchaft iſt jeder mit ihm befreundet.

Glinkermann iſt ſchwieriger und verſchloſſener. Er ſitzt abends viel mit den Monteuren zuſammen, raucht ſein Pfeifchen und ſtarrt in den Nebel, der in weißen Ballen von den Wieſengründen aufſteigt. Ich glaube, er iſt ſehr arm und trägt ſchwer daran. Viel, viel ſpäter, als man mir ſeine Brieftaſche brachte, habe ich darin ein Bild geſehen von einem Mädchen, das in einer Kavalkade lachender Reiter dahinſprengte. Er hat nie davon geſprochen.

Manche ſpötteln über ihn, wenn er daherkommt mit ſeinen immer verrutſchten Wickelgamaſchen, aus denen ewig ein Stück weißer Unterhoſe hervorſchaut. Aber er iſt ein guter Flieger, einer der beſten, die ich je gekannt habe.

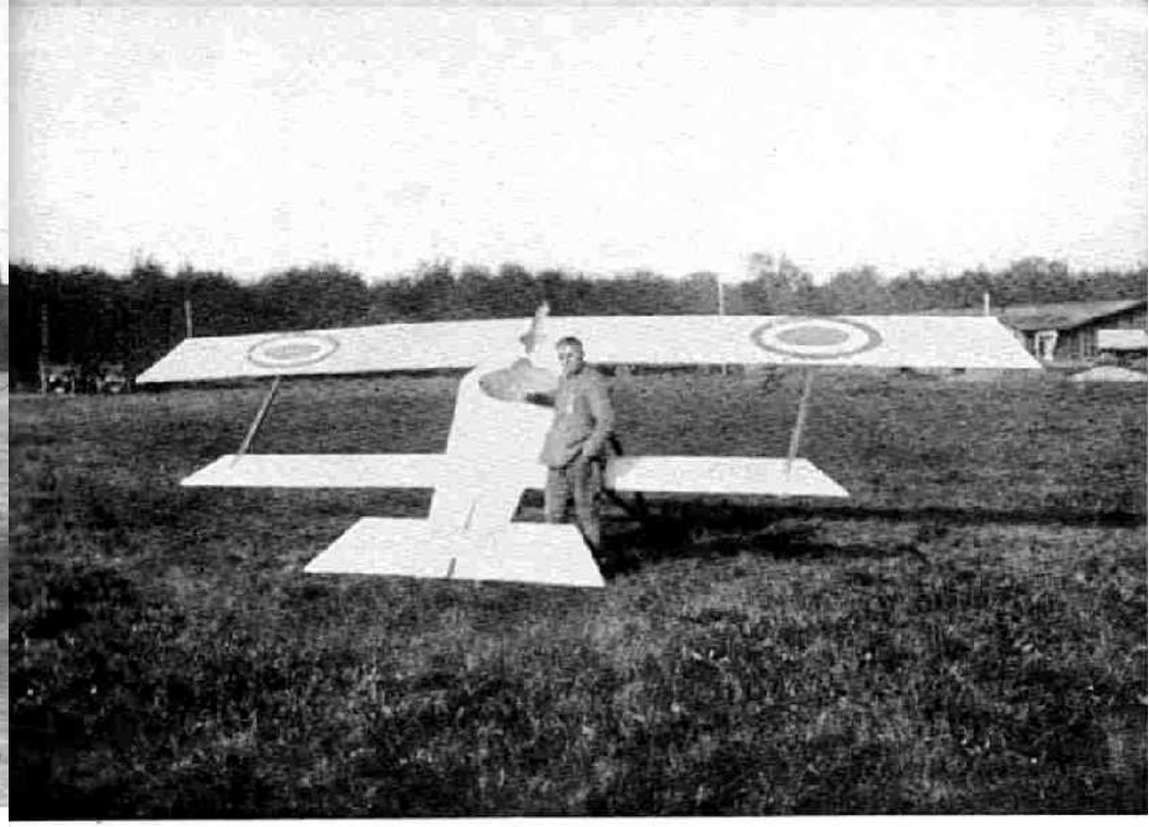
Der Dienſt iſt leicht und bequem. Ein- bis zweimal am Tage ſteigen wir auf und fliegen eine Stunde Sperre. Aber einen Feind bekommen wir ſelten zu Geſicht. Der Dezemberhimmel iſt kalt und





Die vom Bowdenzug blockierte Steuerung, die Urſache des Mißgeſchicks mit dem Fokker

Kampfeinsitzerkommando Habsheim.
Von links Pfälzer, Weingärtner, Udet, Glinkermann



Die „Scheibe", das Nieuportmodell für meine Schießübungen aus der Luft

klar; die Erde klirrt vor Frost, und wenn man sich gut einpackt und das Gesicht gehörig buttert, ist die Fliegerei ein Vergnügen, fast wie eine Schlittenfahrt auf den Wolken.

Oben, in Flandern und in der Champagne, wo gekämpft wird und wo täglich Piloten fallen hüben und drüben, spricht man vom schlafenden Heer in den Vogesen. Man spricht's mit ein bißchen Verachtung und ein klein wenig Neid.

Eines Morgens werde ich schon früh alarmiert. Das ist ganz ungewöhnlich. Die B.A.K. meldet von vorn, daß ein Caudron unsere Linien passiert hat, er soll sich in Richtung auf unseren Flugplatz zu bewegen.

Ich klettere in meine Kiste und starte. Verhängter Himmel, die Wolken streichen tief, kaum vierhundert Meter hoch. Ich stoße in den grauen Dunst hinein, schraube mich höher und höher.

In zweitausend Meter wölbt sich ein tiefer, stahlblauer Himmel über mir, von dem seltsam blaß die Dezembersonne herunterstrahlt.

Ich sehe um mich. Ganz hinten im Westen über der Wolkendecke ein Punkt wie ein fahrendes Schiff am Horizont des Meeres: der Caudron. Ich halte geraden Kurs auf ihn zu, er fliegt mir entgegen. Wir nähern uns rasch, schon kann ich die breit gespannten Flügel erkennen, die beiden Motoren und die Gondel, die schmal wie der Leib eines Raubvogels zwischen den Schwingen hängt. Wir liegen in gleicher Höhe, wir fliegen aufeinander zu.

Das ist gegen alle Spielregel, denn der Caudron ist ein Beobachtungsflugzeug, ich aber bin Jagdflieger. Ein Druck auf den Knopf am Knüppel, und mein fest eingebautes Maschinengewehr würde eine Schußserie herausjagen, die ihn in der Luft zerreißt. Er muß das



Albatros D III. Monteure Behrend und Gunkelmann

wiſſen, ſo gut wie ich, aber trotzdem fliegt er weiter, gerade auf mich zu.

Jetzt iſt er ſo nah, daß ich den Kopf des Beobachters erkennen kann. Mit ſeiner viereckigen Brille ſieht er aus wie ein rieſiges, bösartiges Inſekt, das auf mich zuſtößt, um mich zu töten.

Der Augenblick iſt da, wo ich ſchießen muß. Aber ich kann nicht ſchießen. Es iſt, als habe das Entſetzen mein Blut in den Adern zu Eis erſtarren laſſen, meine Arme gelähmt und alles Denken mit einem Tatzenhieb aus dem Hirn geriſſen. Ich ſitze da, ich fliege weiter geradeaus und ſtarre wie gebannt nach links hinüber zu dem Caudron. Da bellt drüben das Maſchinengewehr auf. Metalliſches Klacken der Einſchläge in meinen Fokker, ein Zittern läuft durch den ganzen Apparat, ein wuchtiger Schlag gegen die Backe, die Brille wird mir heruntergeriſſen. Mechaniſch greife ich nach oben. Splitter, Glasſplitter von der Brille, und meine Hand wird naß von Blut.

Ich drücke den Steuerknüppel, nehme die Naſe nach unten und tauche in die Wolken ein. Mein Kopf iſt benommen. Wie kam das, wie war das möglich?

„Laurig geweſen, feige geweſen!“ hämmert der Motor. Und dann mein einziger Gedanke: „Gott ſei Dank, daß niemand zuſah!“

Das flutende Grün der Kiefernwipfel, der Flugplatz.

Ich lande. Die Monteure kommen gelaufen, ich warte ihre Hilfe nicht ab, ich klettere allein heraus aus der Maſchine und gehe an ihnen vorbei auf die Revierſtube.

Der Sanitäter entfernt mit einer Pinzette die Glasſplitter der Brille, ſie haben ſich rings ums Auge ins Fleiſch gebohrt. Es müßte eigentlich weh tun, aber ich ſpüre nichts.



Dann gehe ich hinauf in mein Zimmer. Oben werfe ich mich auf mein Bett. Ich will ſchlafen, aber die Gedanken kommen immer wieder und geben keine Ruhe.

Iſt man feige, wenn man einmal im erſten Schreck verſagt? Ich möchte mich tröſten, ich ſage mir: eine Nervenſache — das kann jedem paſſieren! Das nächſtemal machſt du's beſſer!

Aber mein Gewiſſen gibt ſich mit einer ſo billigen Erklärung nicht zufrieden. Es ſtellt die harte Tatſache vor mich hin: du haſt verſagt, weil du im Moment des Kampfes an dich gedacht und für dein Leben gezittert haſt. In dieſem Augenblick geht mir der Sinn des Soldatentums auf.

Soldat ſein heißt an den Feind denken und an den Sieg und ſich ſelbſt darüber vergeſſen! Möglich, daß die Grenzſcheide zwiſchen dem Mann und dem Feigling ſchmal iſt wie die Schärfe eines Schwertes. Wer aber ein Mann unter Männern bleiben will, der muß im Augenblick der Entſcheidung die Kraft haben, die Angſt des Tieres in ſich abzuwürgen. Denn das Tier in uns will leben um jeden Preis. Und wer ihm nachgibt, iſt verloren für die Gemeinſchaft der Männer, wo Ehre, Pflicht und der Glaube an das Vaterland gelten.

Ich trete ans Fenſter und ſehe hinunter. Unten vor dem Hauſe geht Weingärtner mit Glinkermann auf und ab. Vielleicht haben ſie's nie ſo empfinden müſſen wie ich jetzt. Und ich gelobe mir: von dieſer Stunde ab will ich nichts ſein als Soldat, ich will beſſer ſchießen und beſſer fliegen als meine Kameraden, bis ich den Flecken wieder getilgt habe.

Zuſammen mit Behrend, der mir nach Habsheim gefolgt iſt, mache

ich mich an die Arbeit. Wir fertigen die Silhouette eines Nieuport an, von hinten gesehen, so wie man ihn beim Angriff erblickt.
Abends, wenn der Flugbetrieb zu Ende ist, stelle ich die Scheibe mitten auf dem Platz auf. Aus dreihundert Meter Höhe stoße ich im steilen Sturzflug herunter, auf hundert Meter eröffne ich das Feuer. Erst kurz vor der Erde fange ich den Apparat ab, steige wieder, und das Spiel beginnt von neuem. Behrend muß die Treffer zählen und mir signalisieren. Schüsse im Motor zählen doppelt, und zehn Treffer ergeben ein Glas Bier für ihn. Es treten oft Ladehemmungen ein, allzu oft. Behrend und ich arbeiten an der Beseitigung der Störungen manchmal bis spät in die Nacht.
Dann bessern sich die Ergebnisse, sie bessern sich sogar überraschend schnell. Ich bin sehr froh, bis ich entdecke, daß Behrend mit dem Bleistift nachhilft. Aus Kameradschaft für mich, sagt er, aber ich glaube, es ist die Liebe zum Bier.
Eine Verfügung kommt, es soll mit Munition gespart werden. Ich muß meine Übungsflüge einschränken. Dafür machen wir jetzt öfters Angriffe auf französische Gräben aus der Luft heraus.
Eines Abends habe ich mich auf einem solchen Grabenflug verspätet. Es war im Norden, dicht bei Thann, und die Maschinengewehrnester, in Kiefernschonungen eingebettet, boten ein lockendes Ziel.
Als ich zum Flugplatz zurückkomme, ist Nacht. Man hat Pechfackeln angezündet, um mir heimzuleuchten. Ihr rötlicher Schein flackert über den Platz, ein diffuses, unruhiges Licht.
Ich setze zur Landung an. Das Gelände ist schwer zu übersehen. Ich mache Bruch. Nur leichten Bruch zwar, am Fahrgestell, aber



er wird meine Maschine für mindestens einen Tag außer Gefecht setzen.
Ich bestelle Behrend und den anderen Mechaniker am nächsten Morgen um einhalb fünf auf den Flugplatz. Behrend zieht ein Gesicht. Der nächste Tag ist ein Sonntag, und wenn er Sonntags arbeiten soll, wird Behrend immer fromm.
Bleigrau liegt das Morgenlicht über dem Flugplatz, als wir mit der Arbeit anfangen. Der Wald steht wie eine schwarze, geschlossene Masse dunkel und drohend um uns herum, die nackten Holzwände der kleinen Flugzeugschuppen schimmern bleich. Eine seltsame Stimmung, man hat das Gefühl, daß etwas Ungewöhnliches in der Luft liegt. Ich weiß nicht, wird's Glück oder Unglück sein.
Um sechs beginnen die Kirchenglocken in den umliegenden Dörfern zu läuten, über die Wipfel weg schwebt der Klang zu uns her. Wir arbeiten schweigend. Die Sonne ist heraufgekommen. Es ist warm in der Halle, und wir schwitzen selbst in unseren dünnen blauen Monteurjacken. Mittags um zwölf sind wir fertig. Behrend und sein Kamerad verabschieden sich schnell, sie wollen den Zug nach Mülhausen noch erreichen.
Es ist jetzt ganz still, alle sind auf Urlaub drüben in der Stadt.
Ich fahre in unser Quartier, esse Mittag, ich bin allein am Tisch. Den Kaffee lasse ich mir in den Garten bringen. Dort sitze ich in einem Feldstuhl, rauche und starre in den Himmel.
Um halb vier kommt der Telefonist gelaufen. Eine Meldung vom Fliegerbeobachter aus dem vordersten Graben: zwei französische Flugzeuge haben die Linien passiert und nähern sich rasch Altkirch.

Ich ſpringe in den Wagen und jage zum Flugplatz hinüber. Es iſt keine verſtandesmäßige Überlegung, aber ich wittre es mit untrüglicher Gewißheit: der Kampf iſt da!

Die Maſchine iſt ſtartbereit, Monteure ſtehen herum, der Telefoniſt war klug genug, alles, was auf dem Flugplatz Beine hat, zu alarmieren. Ich klettre in den Sitz und ſtarte.

In Richtung Front ſchraube ich mich hoch, ich muß verſuchen, eine überlegene Höhe zu erreichen, damit ich beim Kampf im Vorteil bin. Zweitauſendachthundert Meter ... ich fliege nach Weſten auf Altkirch zu.

Gerade als ich über Altkirch bin, ſehe ich ſie. Ich zähle, eins ... zwei ... drei ... vier ... ich greife nach der Brille ... das iſt nicht möglich, das kann nicht ſein! Die ſchwarzen Punkte werden Ölſpritzer ſein, Ölſpritzer vom Motor. Haſtig wiſche ich mit dem Handſchuh über die Gläſer, aber nein, die Punkte bleiben da, wachſen, werden größer.

Sieben zähle ich, ſieben in einer Reihe, und dahinter taucht eine neue Welle auf, nochmal fünf und nochmal ... Sie kommen näher, ganz ſcharf heben ſie ſich vom gelbſeidnen Flor des Nachmittagshimmels ab, zweiundzwanzig ſind's, Bomber vom Caudron-Typ und Farmans. Wie ein bösartiger Horniſſenſchwarm brauſen ſie heran, hintereinander, nebeneinander, wie's gerade kommt, noch ohne jede Formation. Hoch über den anderen die Königin des Schwarms, ein mächtiger Voiſin! Ich ziehe das Höhenſteuer, wir nähern uns mit raſender Geſchwindigkeit. Sicher haben ſie mich bemerkt, doch ſie tun, als ob ich nicht da wäre, ſie ſteigen keinen Zentimeter, ſie halten ihren Kurs oſtnordoſt auf Mülhauſen zu.



Ich ſehe mich um, die blaue Himmelsſchale hinter mir iſt leer. Kein Kamerad iſt von Habsheim aufgeſtiegen, ich bin allein.

Bei Burnhaupt habe ich ſie erreicht. Ich drehe eine Kurve dreihundert Meter über ihnen, ſchwenke in ihre Richtung ein, Kurs oſtnordoſt auf Mülhauſen zu.

Ich beuge mich über Bord; unter mir das Geſchwader, dreiundzwanzig Maſchinen, in ihrer Mitte ein rieſiger Farman. Zwiſchen ihren Tragflächen hindurch ſehe ich Fetzen von der Erde, blaue Schieferdächer, rote Ziegel. Der Augenblick iſt da!

Das Herz ſchlägt mir im Halſe, die Hände, die den Steuerknüppel umklammern, werden feucht. Einer gegen dreiundzwanzig!

Mein Fokker fliegt über dem Geſchwader dahin, wie ein Jagdhund einem Keiler folgt. Er verfolgt ihn — aber er greift nicht an. Im gleichen Augenblick weiß ich: wenn dieſe Sekunde ohne Kampf vorübergeht, dann iſt's aus für immer mit dem Jagdfliegen, dann gibt's nur noch das Geſuch um Ablöſung vom Kommando.

Wir ſind über Dornbach dicht vor Mülhauſen. In den Kaffeegärten der Dorfgaſthäuſer ſitzen Menſchen, bunte Flecke im Grünbraun der Landſchaft, weiße runde Scheiben, die Geſichter nach oben gewendet. Sie rennen durcheinander, geſtikulieren, deuten hinauf.

Da habe ich die Hürde überſprungen!

Von dieſer Sekunde an ſehe ich nur noch eins: den großen Farman mitten im feindlichen Geſchwader. Ich drücke, nehme Fahrt auf und ſauſe mit vollaufendem Motor nach unten. Der andere wächſt auf mich zu, wird größer, ſo, als ob einer haſtig ein Mikroſkop einſtellt. Der Beobachter richtet ſich auf, ich ſehe ſeinen runden ledernen Sturzhelm, er reißt das Maſchinengewehr hoch, richtet es auf mich.

Auf achtzig Meter will ich ſchießen. Aber ich muß ganz ſicher gehen. Ran, näher ran, fünfzig Meter, vierzig Meter, dreißig ... So, nun raus, was aus dem Lauf geht ... tack, tack, tack.

Da, er ſchwankt! Eine blaue Stichflamme ſpringt aus dem Auspuffrohr, er kippt, eine weiße Rauchfahne quillt auf — getroffen, den Benzintank getroffen!

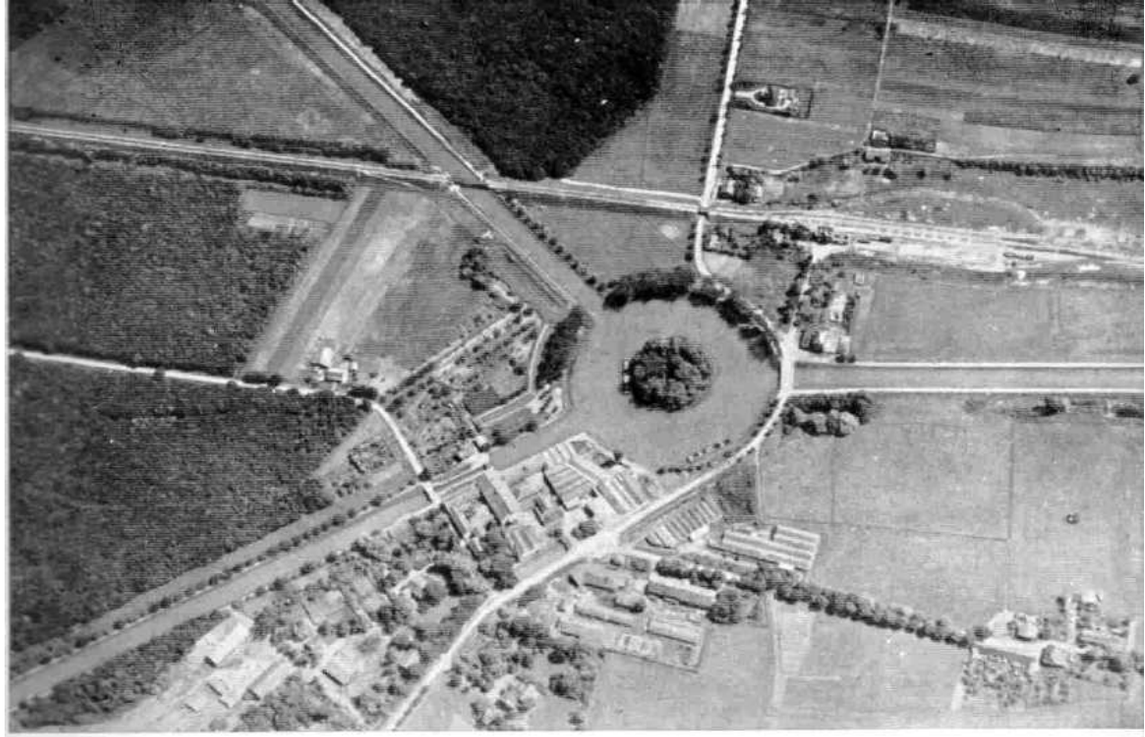
Klack, klack, klack! Mit metalliſchem Klirren ſchlagen die Einſchüſſe neben mir in die Stirnwand. Ich reiße den Kopf herum, hinter mir zwei Caudrons, die mich mit Schußgarben überſchütten. Ich bin vollkommen ruhig, das geht wie auf dem Flugplatz: Knüppel nach vorn und im Sturzflug nach unten weg. Dreihundert Meter tiefer fange ich mich.

An mir vorbei ſauſt wie eine rieſige vom Himmel geſchleuderte Fackel der Rumpf des Farman in die Tiefe. Eine ſchwarze Rauchwolke zieht hinter ihm her, aus der grelle Flammen blitzen. Ein Mann mit ausgebreiteten Armen und Beinen wie ein Froſch ſtürzt vorüber, der Beobachter.

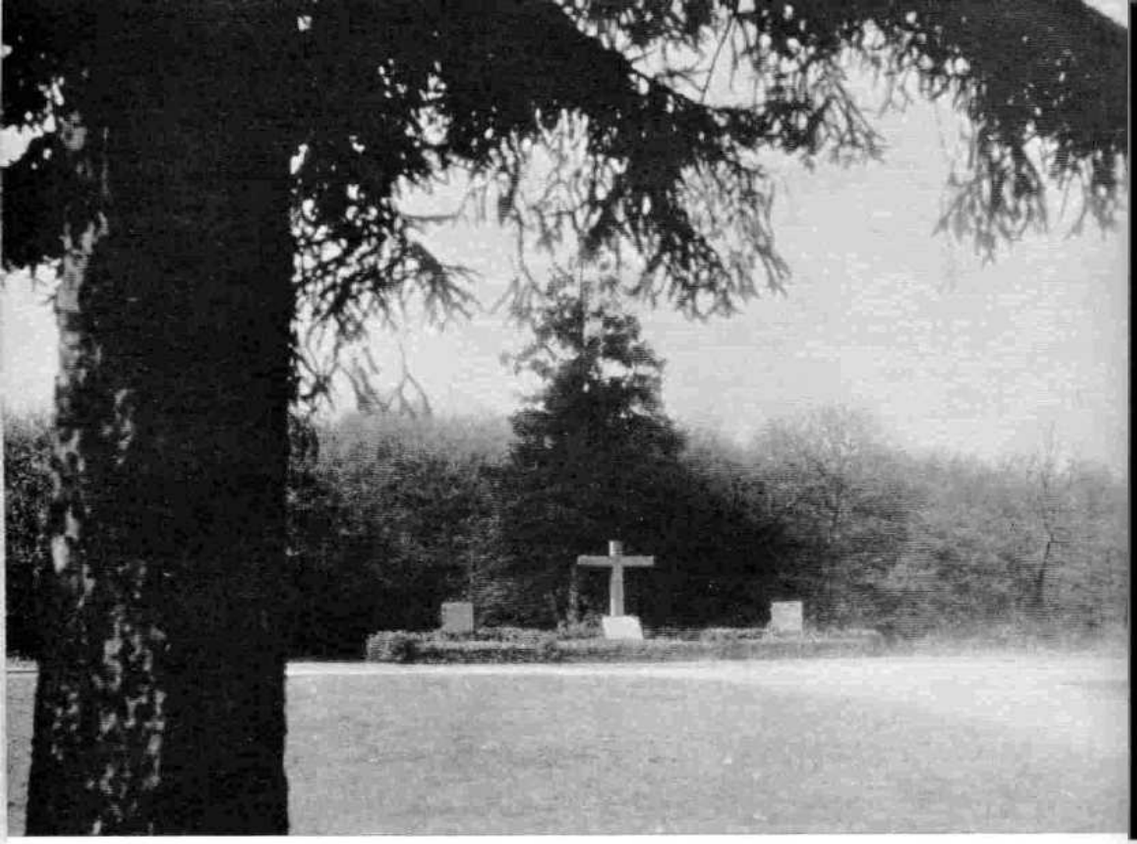
Im Augenblick habe ich nicht das Gefühl, daß das Menſchen ſind, ich fühle nur eins: Sieg, Triumph, Sieg! Der eiſerne Ring um die Bruſt iſt geſprengt, und das Blut jagt in freien, mächtigen Stößen durch den Körper.

Die Luft über mir iſt jetzt erfüllt vom donnernden Orgelſang der Motoren, dazwiſchen haſtiges Aufbellen der MG.s. Von Habsheim ſind alle verfügbaren Maſchinen aufgeſtiegen und haben ſich dem Feind entgegengeworfen. Unter der Wucht ihres Anpralls hat ſich das franzöſiſche Geſchwader aufgelöſt, eine Reihe von Einzelkämpfen entwickelt ſich. Wo man hinblickt, ſieht man Maſchinen,

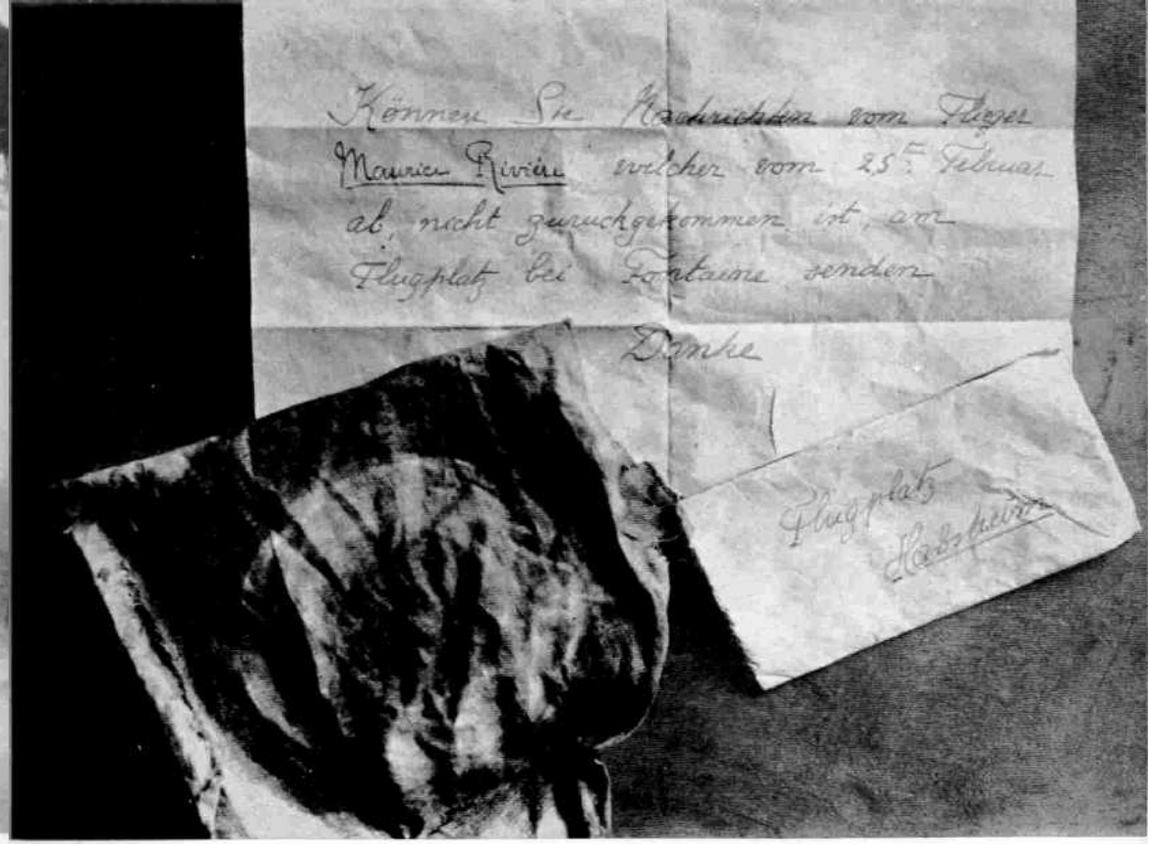




Die Napoleonsinſel im Rhein-Rhone-Kanal bei Mülhauſen



Von Deutschen angelegtes Franzosen-Grabmal nach der Luftschlacht vom 18. März 1916




Der Feind erkundigt sich durch Fliegerabwurf

„Der stille Beobachter.“ Um den Feind zu täuschen, ist auf meinem Fokker ein Blechkopf montiert

die sich im tollen Wirbel des Kurvenkampfes umeinanderdrehen.

Ein einzelner Caudron, der eilig nach Westen strebt. Von niemand verfolgt. Ich jage mit Vollgas hinter ihm her. Das Rauschgefühl des ersten Kampfes ist vorbei. Ich sehe klar und nüchtern, die Vernichtung des Gegners ist eine taktische Aufgabe, nichts anderes.

Auf hundertfünfzig Meter Entfernung eröffne ich das Feuer, stoppe sofort, zu weit, viel zu weit. Auf achtzig Meter Distanz jage ich die zweite Schußserie heraus. Diesmal kann ich deutlich die Wirkung beobachten. Ein Zittern läuft durch den Caudron, der rechte Motor stößt eine kleine Qualmwolke von sich, der Flügelschlag des Propellers wird matter, er steht.

Der Flugzeugführer sieht sich um, bemerkt mich. Im nächsten Augenblick drückt er im steilen Sturzflug nach unten weg.

Ich bleibe hinter ihm, er fliegt nur noch mit einem Motor, er kann mir nicht entkommen. Jetzt bin ich so dicht heran, daß ich die Böen seines Propellerwinds spüre.

Neue Garbe — der Führer vor mir zuckt zusammen, sackt vornüber auf den Steuerknüppel.

Da — Ladehemmung! Durch den steilen Sturzflug haben sich die Patronen in den Gurten gelockert. Ich hämmere mit beiden Fäusten auf das MG. Vergebens, es bleibt stumm!

Ich bin kampfunfähig geworden, ich muß vom Gegner ablassen und nach Hause zurückkehren. Um fünf Uhr fünfundzwanzig lande ich auf dem Habsheimer Flugplatz, um vier Uhr sechzehn bin ich aufgestiegen. In einer Stunde hat sich alles abgespielt.

Mitten auf dem Rollfeld steht Hauptmann Mackenthun, der Kom-

mandeur von Habsheim. Er ſteht breitbeinig da, das Fernglas am Auge, und verfolgt die Luftkämpfe. Ich gehe auf ihn zu: „Vizefeldwebel Udet vom Feindflug zurück. Zweiſitzigen Farman abgeſchoſſen!“ Er ſetzt das Glas ab und ſieht mich an. Sein Geſicht zeigt keine Bewegung, es iſt wie verſteint. „Unſer Großflugzeug iſt eben über der Napoleonsinſel abgeſtürzt“, ſagt er.

Ich weiß: Leutnant Kurth war der Führer, und Leutnant Kurth war Mackenthuns beſter Freund. Ich grüße und gehe in die Hallen.

Am Abend erſt können wir das Ergebnis des Tages überblicken. Der franzöſiſche Luftangriff, der erſte große Luftangriff der Weltgeſchichte, iſt abgeſchlagen. Fünf feindliche Flugzeuge ſind diesſeits unſerer Linien abgeſchoſſen. Von den neun Offizieren einer Abteilung, die am Mittag aufgeſtiegen waren, kehren am Abend nur drei zurück. „Tu finiras aussi à l'île Napoléon!“ wird zum geflügelten Wort in der Fliegerei drüben, wenn einer ein tollkühnes Wagnis unternehmen will.

Von uns kommen drei Leute nicht mehr wieder: Kurth, Hopffgarten und Wallat, die Beſatzung des AEG.-Großflugzeugs von Abteilung 48. Sie haben einen Farman angegriffen, ſind im Kurvenkampf vom Gegner gerammt worden und als ein Knäuel von Trümmern gemeinſam mit ihm in die Tiefe geſtürzt. Gerade über der Napoleonsinſel. Es war am 18. März 1916.

In unſerer Habsheimer Villa bleiben die Fenſter bis tief in die Nacht hinein hell. Es hat Tote gegeben an dieſem Tag, gewiß, aber wir ſind diesmal nicht dabeigeweſen. Pfälzer, Weingärtner, Glinkermann und ich, jeder hat einen Gegner abgeſchoſſen.

Wir ſind jung, und wir feiern unſeren Sieg.

# Der Tod fliegt ſchneller

Am Mittag iſt der Befehl gekommen: Ganze Staffel abrücken! Schon am Abend liegen wir abmarſchbereit auf dem Bahnhof in Mülhauſen. Der Bahnſteig iſt voller Menſchen. Im bleichen Licht der Lampen, die gegen Fliegerſicht gedämpft ſind, ſehen ſie geſpenſtiſch blaß aus. Viele Frauen ſind darunter, und faſt alle weinen. Zwei Jahre haben wir vor den Toren von Mülhauſen gelegen. Jede freie Minute waren wir dort. Zuletzt gehörten wir dazu, als ob wir Söhne der Stadt geworden wären.

Ich bin mit Eſſer in demſelben Abteil. Seine Braut iſt zum Abſchied von Freiburg herübergekommen, ein ſchönes Mädchen mit einem ſtolzen, verſchloſſenen Geſicht. Sie weint nicht. Sie unterhalten ſich zum Wagenfenſter hinaus. „Gib auf deine Handſchuhe acht und auf deine Wäſche“, ſagt ſie. Ihre Mundwinkel flattern dabei. Man ſieht ihr an, daß ſie ganz etwas andres ſagen möchte.

Dann rollt der Zug hinaus in die Nacht. Das Ziel der Fahrt iſt unbekannt. Wir ahnen nur, daß es jetzt mit dem ruhigen Leben vorbei ſein wird, daß wir an irgendeinem Brennpunkt des Kampfes eingeſetzt werden. Dies Gefühl erfüllt uns mit einer geſpannten Erregung, der eine leiſe Sorge beigemiſcht iſt. Werden wir den Anforderungen des großen Luftkampfes gewachſen ſein?

Drei Tage und drei Nächte werden wir hinter der Front hin und her geſchoben. Wie auf einem ungeheuren Rangierbahnhof. Munitionszüge rollen an uns vorbei, Lazarettzüge mit unſichtbarem Elend hinter weiß bemalten Scheiben.

Am Abend des dritten Tages werden wir ausgeladen. Wir sehen uns um und sehen uns an. „Lause-Champagne!“ knurrt unser Führer.

Ein dünner, kalter Strichregen geht herunter, er hüllt die weite Ebene in graue Trostlosigkeit. Ein paar magere Pappeln längs der Landstraße frieren im Märzwind.

Wir werden in dem kleinen Dorf La Selve einquartiert. Esser und ich bleiben zusammen. Unsere Stube ist von einer entsetzlichen Dürftigkeit. Aber Esser schafft Rat. Zusammen mit seinem Burschen bringt er aus einem verlassenen Schloß rotsamtne Vorhänge angeschleppt, mit denen die Wände beschlagen werden. Aus einem rohseidenen Schlafanzug wird ein Lampenschirm. Dadurch bekommt unser Zimmer eine etwas schwüle Behaglichkeit.

Uns gegenüber liegt die Elite der französischen Fliegerei. Sogar Nungesser soll dabei sein und Guynemer, das „as des as“, der Richthofen des Feindes. Sie fliegen den einsitzigen Spad mit dem Hundertachtzig-PS-Hispano, eine schnelle, sehr wendige Maschine, die unseren Haifischen und Albatrossen überlegen ist, vor allem bei steilen Sturzflügen. Dann fangen bei uns die Tragflächen an zu beben, daß wir befürchten müssen, sie montieren in der Luft ab. Der stabilere Spad aber hält diese Belastung mühelos aus. Auch die Erdabwehr ist ganz anders durchgebildet als unten in den Vogesen. Gleich beim ersten Frontflug merke ich das. Ein Flak zerschmettert mir den Stirnholm, und ich habe Mühe, den Apparat nach Hause zu bringen.

Fast alle Luftkämpfe verlaufen ergebnislos, und unsere Stimmung wird von Tag zu Tag gedrückter. Abends sitzen Esser und ich auf



unserer Bude. Sein findiger Bursche hat irgendein altes Grammophon aufgetrieben, dem wir einen Stoffkloß in den Hals schieben, um seine Stimme zu dämpfen. Es klingt jetzt so schwermütig wie der Gesang eines Bauernmädchens am Sonntagnachmittag auf dem Hinterhof eines Stadthauses.

Esser sitzt da und schreibt an seine Braut. Er schreibt jeden Tag und entwirft Zukunftspläne.

Am 16. April hat unsere Staffel den ersten Erfolg. Glinkermann holt einen Caudron herunter, Esser einen Nieuport. Die anderen haben Esser dann noch beobachtet, wie er ein feindliches Flugzeug verfolgte und nach Westen verschwand. An diesem Tage hören wir nichts mehr von ihm, und ich bleibe die Nacht allein in der Stube mit den rotsamtnen Vorhängen.

Am nächsten Mittag wird anteleſoniert vom ersten Graben. Unser Abteilungsführer fährt hin, gegen Abend kehrt er zurück. Im Innern des Wagens ein Sack, so klein, als wenn ein totes Kind drin läge. Das ist alles, was von Esser übrigbleibt.

Der Abteilungsführer schreibt an die Eltern, ich soll an die Braut nach Freiburg schreiben. Es ist ein schwerer Brief, der schwerste, den ich je geschrieben habe — aber ich muß noch viele solche Briefe schreiben.

Am Morgen nach Essers Überführung kommt Puz auf mich zu. Sein rundes, stupsnasiges Kindergesicht ist voll Mitgefühl.

„Weißt du, Knägges“, sagt er zu mir, „das muß schrecklich sein, so allein in der Bude mit dem leeren Bett. Wenn du willst, ziehe ich zu dir.“

Wir schütteln uns die Hand, und am Abend nimmt der Bursche die

schmale weiße Besuchskarte an der Tür ab. „Leutnant Hänisch“ steht jetzt da, wo früher „Leutnant Esser“ stand.

Am 24. April glückt mir der erste Sieg an dieser Front. Über Chavignon begegne ich einem Nieuport, schieße ihn nach kurzem Kurvenkampf in Brand und sehe seine Trümmer im Trichterfeld zerschellen. Es ist mein fünfter anerkannter Luftsieg, denn nach dem ersten Kampf über Mülhausen habe ich von Habsheim aus noch drei heruntergeholt.

Zwei Tage später, am Sechsundzwanzigsten, ist mein Geburtstag. Ich habe alle Kameraden zu mir eingeladen in den roten Salon. Mit Behrends Hilfe sind drei Napfkuchen gebacken worden, Kakao ist da, und eine große, weißgedeckte Tafel steht im Raum wie zu einer Kindergesellschaft.

Wir sitzen plaudernd herum und warten auf unseren Staffelführer Oberleutnant Reinhold. Um zwei Uhr ist er zu einem Sperrflug aufgestiegen. Mit zwei anderen zusammen. Um drei kehren die beiden anderen zurück, sie haben ihn während eines Luftkampfes aus den Augen verloren. Er ist hinter einem fliehenden Gegner in die Wolkengischt getaucht.

Die beiden sind verlegen. Gewiß, ihre Darstellung kann richtig sein, aber ein Schatten bleibt. Denn eine Formation in der Luft gehört zusammen wie Hand und Arm, Kopf und Körper. Jeder ist für das Leben seines Vordermannes verantwortlich, als wenn es das eigene wäre. Das geschieht, damit der Führer an der Spitze des Keils den Rücken frei hat und nur an den Angriff denken kann.

Um halb vier sage ich: „Also, Kinder, los, langt schon zu! Wenn er später kommt, muß er eben nachessen.“



Sie greifen zu und hauen ein. Aber obwohl sie Hunger haben und der Kuchen wunderbar schmeckt, lassen sie von jedem zwei Stück übrig.

Reinhold ist mitten unter uns. Keiner spricht von ihm, aber die Gedanken gehen immer wieder zu ihm hin. Man merkt's daran, daß Gespräche anfangen und gleich wieder verlöschen, ganz ohne Sinn und Ziel.

Um fünf Uhr quäkt das Feldtelefon. Glinkermann, der zunächst sitzt, nimmt den Hörer ab und winkt mir mit den Augen. Aber die anderen haben's doch gesehen, es wird totenstill im Zimmer.

Am anderen Ende des Drahtes eine langweilige Stimme: „Wird bei Ihnen ein Flieger vermißt?“

„Ja, jawohl“, sage ich hastig.

Drüben lange Stille. Dann ein tuschelndes Zwiegespräch ... ab und an fange ich Wortfetzen auf ... „Wie sah er aus, du Ochse?“ Die langweilige Stimme kommt wieder. „Hatte der Flieger keine Fliegermütze auf dem Kopf?“

Ich erinnere mich, Reinhold setzte immer nur eine einfache Soldatenmütze auf, zog den Ohrenschützer darüber.

„Jawohl!“ schreie ich. „Ist Oberleutnant Reinhold dort?“

„Wir haben keine Papiere gefunden“, und leise: „Wie war doch die Regimentsnummer, Otto?“ Dann lauter zu mir: „Hundertfünfunddreißig stand auf den Achselstücken.“

„Tot?“

„Jawoll!“

„Wo sind Sie? Wir kommen sofort!“

„Bei Lierval. Den Apparat können Sie schon von weitem sehen.“

Ich hänge ab, ſehe die anderen an. Alle ſind blaß und ernſt. „Los!“ ſage ich. Wir laufen zum Auto und raſen über die zerſchoſſene Landſtraße nach Lierval hinüber.

Reinholds Maſchine liegt mitten auf freiem Feld. Sie iſt faſt unbeſchädigt. Sie ſieht aus, als ob ſie in der nächſten Sekunde wieder ſtarten könnte.

Wir laufen über grüne Saat zum Flugzeug hin. Die Infanteriſten berichten: Reinhold ſaß am Steuerknüppel, die rechte Hand am Maſchinengewehrknopf. Sein Geſicht war in der Anſpannung des letzten Kampfes ſtehengeblieben, das linke Auge eingekniffen, das rechte weit geöffnet, als zielte er noch auf ſeinen unſichtbaren Gegner.

So hat ihn der Tod überraſcht. Eine Kugel hat ihm von hinten her den Kopf durchbohrt, vorn zwiſchen den Brauen iſt ſie wieder herausgetreten. Einſchuß- und Ausſchußöffnung ſind ganz klein.

Wir heben den Toten auf und nehmen ihn mit uns. „So möchte ich auch ſterben!“ ſagt Glinkermann zu mir.

*

Wenige Tage ſpäter trifft der neue Staffelführer bei uns ein — Leutnant Gontermann. Ein großer Ruf geht ihm voraus. Er hat zwölf Flugzeuge und ſechs Feſſelballons abgeſchoſſen. Er gilt als der erſte Spezialiſt für „Feſſelſchweine“, den wir in der Armee haben.

Seine Taktik iſt für uns neu und völlig überraſchend. Ehe er zum Schuß kommt, ringt er den Gegner fliegeriſch nieder. Wenn er dann wirklich ſchießt, braucht's höchſtens ein Dutzend Schüſſe, um den

Jagdſtaffel 15. Reinhold, Hänisch (Puz), Eſſer

Mit französischem Sturzhelm. Bequem war er nicht, praktisch auch nicht ... aber selbst erbeutet!

anderen in der Luft zu zerreißen. Denn immer ist er dann bis auf zwanzig Meter heran, fliegt im Propellerwind der feindlichen Maschine.

Eine große Ruhe strömt von ihm aus, sein breitflächiges Bauerngesicht zeigt fast nie die geringste Erregung. Er ist im tiefsten Innern gläubig. Nur eins wundert mich bei ihm. Jeder Treffer, den er nach der Landung in seinem eigenen Apparat feststellt, ärgert ihn. Er sieht darin den Beweis eines fliegerischen Mangels. Nach seinem System darf bei einem richtig geführten Luftkampf der Gegner niemals zu Schuß kommen. In dieser Hinsicht ist er ganz anders als Richthofen. Der rote Baron quittiert die Meldung der Mechaniker über feindliche Treffer in seiner Kiste mit lächelndem Achselzucken.

Fast gleichzeitig mit Gontermanns Ankunft wird die Staffel von La Selve zurückverlegt nach Boncourt. Das ist ein altes französisches Schloß mitten in einem Park und mit großen, weitläufigen Räumen.

Der Besitzer, ein älterer Landedelmann, wohnt noch dort mit Frau und zwei Töchtern. Sie haben sich in die Hinterzimmer zurückgezogen und uns die Prunkgemächer vorn überlassen. Wahrscheinlich hassen sie uns. Aber sie benehmen sich durchaus korrekt. Wenn wir einem von ihnen auf dem Flur oder im Park begegnen, grüßen sie voll eiskalter Höflichkeit.

Eines Tages wird das anders. Mittags bei Tisch erzählt uns Gontermann: Er hat den Schloßherrn auf dem Flur getroffen. Der alte Mann weinte. Seine Töchter müssen jeden Tag ins Dorf hinunter zur Feldarbeit. Der Ortskommandant, ein Gefreiter, quält und schikaniert sie, wo er kann. Der jüngeren, einem mageren

Backfisch von fünfzehn Jahren, soll er nachstellen. Gontermann hat Untersuchung versprochen.

Sein Gesicht ist rot vor Zorn, als er's erzählt.

Am Nachmittag kommt der Gefreite angetrabt, hoch zu Roß auf einer dicken Bauernstute. Wir haben uns die Kaffeetafel unter den Bäumen im Park decken lassen. Die Fenster von Gontermanns Zimmer sind offen, so können wir jedes Wort verstehen.

„Es ist Klage über Sie geführt worden", beginnt Gontermann die Unterhaltung. Er spricht vollkommen ruhig, nur etwas lauter als sonst. „Sie sollen die Frauen zu lange und zu schwer arbeiten lassen."

„Das ist mein gutes Recht, Herr Leutnant!" Der Ton des Gefreiten ist herausfordernd selbstbewußt.

„Wieso?"

„Wenn die Weiber frech und widersetzlich sind, müssen sie bestraft werden."

Gontermanns Stimme wird lauter. „Sie sollen sich außerdem gegen mehrere Frauen unanständig benommen haben."

Eine lange Pause, dann wieder Gontermanns Stimme: „Zum Beispiel gegen die kleine Komteß hier vom Schloß."

„Darüber bin ich Herrn Leutnant keine Rechenschaft schuldig. Ich bin hier Ortskommandant ..."

Im nächsten Augenblick zucken wir zusammen, so brüllt Gontermann auf.

„Was sind Sie? Ein dreckiges Schwein sind Sie! Ein Viechskerl! Ein Bursche, den man sofort an die Wand stellen sollte! Wir kämpfen mit ehrlichen Waffen gegen einen ehrlichen Gegner, und solch ein Lump verdreckt unsere gute Sache!"



Es ist wie eine mittelalterliche Exekution. Fünf Minuten lang prügelt Gontermann ununterbrochen auf den anderen ein, er prügelt mit Worten, aber die Strafe wird nicht gelinder dadurch.

„Ich lasse Sie vor ein Kriegsgericht stellen!" schreit er am Schluß, und dann: „Raus!"

Der Gefreite läuft an uns vorüber. Sein Gesicht ist blaß, mit Schweiß bedeckt. In der Aufregung vergißt er zu grüßen, und auch sein Pferd läßt er stehen.

Dann kommt Gontermann. Er ist schon wieder vollkommen ruhig. Wir starten zu unserem abendlichen Sperrflug. Gontermann schießt einen Nieuport ab, ich einen Spad. Es ist mein sechster Sieg.

Am nächsten Mittag erzählt mir Behrend, der mit den anderen Mechanikern unten im Dorf wohnt, daß der Ortskommandant am Morgen von Feldgendarmen abgeführt worden ist. Gontermanns Einfluß ist groß, viel größer als seine militärische Stellung. Man weiß oben, was man an ihm hat. In den vierzehn Tagen, die er jetzt bei unserer Jagdstaffel ist, hat er acht Gegner abgeschossen.

Dann kommt der Pour le mérite für ihn und vier Wochen Urlaub.

Am Abend bevor er fährt, übergibt er mir die Führung der Staffel bis zu seiner Rückkehr.

*

Wir fliegen jeden Tag, wenn es das Wetter irgend erlaubt. Meist dreimal, morgens, mittags und abends. Es sind fast immer Sperrflüge, zu wirklichen Luftkämpfen kommt es kaum. Der Franzose arbeitet in der Luft sehr vorsichtig, aber er ist taktisch hervorragend geschickt. Wir haben alle das Gefühl, daß uns der Gegner hier über-

legen ist. Nicht nur durch die Qualität der Maschine. Zwanzig Monate Erfahrungen an einer Großkampffront, in Hunderten von Luftkämpfen erhärtet, schaffen einen Vorsprung, der nicht so schnell einzuholen ist.

Am 25. Mai fliegen wir Sperre — wie immer in Keilformation. Ich führe, hinter mir fliegen die Brüder Wendel, dann Puz und Glinkermann.

Wir fliegen etwa zweitausend Meter hoch. Der Himmel ist klar, wie reingefegt, ganz oben ein paar dünne, weiße Federwolken. Die Sonne prallt auf uns herunter, es ist gegen Mittag. Weit und breit kein Gegner zu sehen.

Von Zeit zu Zeit wende ich mich um und nicke den andern zu. Sie fliegen hinter mir, die Brüder Wendel, Puz und Glinkermann — alles in Ordnung!

Ich weiß nicht, ob es so was wie einen sechsten Sinn gibt. Aber plötzlich überkommt mich das Gefühl, daß uns eine Gefahr droht. Ich drehe eine halbe Kurve — und in dem Moment sehe ich:

Dicht neben mir, kaum zwanzig Meter entfernt, den Apparat von Puz in Rauch und Flammen gehüllt. Puz aber, Puz sitzt starr, hoch aufgerichtet mitten in der Lohe, den Kopf mir zugewandt. Jetzt hebt er langsam den rechten Arm an den Sturzhelm. Es kann der letzte Krampf sein. Aber es sieht aus, als ob er mich grüßt — zum letztenmal.

„Puz!“ schreie ich, „Puz!“

Da bricht seine Maschine auseinander, der Rumpf stürzt wie ein glühender Meteor lotrecht in die Tiefe, die abgebrochenen Tragflächen trudeln hinterher.



Ich bin benommen wie von einem Keulenschlag. Ich starre über Bord den Trümmern nach.

Eine Maschine schiebt sich ins Blickfeld, jagt in rasendem Fluge nach Westen, fünfhundert Meter unter mir. Die Kokarden blinken herauf wie tückische Augen. Im gleichen Augenblick fühle ich: das kann nur Guynemer sein!

Ich drücke nach unten, ich muß ihn haben! Aber die Tragdeckenden des Albatros halten den Sturzflug nicht aus, sie beginnen zu flattern, flattern immer stärker. Ich muß befürchten, daß der Apparat in der Luft abmontiert.

Ich gebe die Verfolgung auf und kehre nach Hause zurück. Die andern sind schon gelandet.

Sie stehen in einer Gruppe auf dem Flugplatz und reden halblaut und bedrückt. Glinkermann hält sich abseits von den übrigen. Er steht da, ganz in Gedanken, kratzt mit der Zwinge seines Stockes Figuren in den Sand. Sein Hund ist neben ihm, scheuert die Schnauze an seinem Knie. Aber er achtet nicht auf das Tier, so sehr ist er in seine Grübeleien versunken.

Als ich näherkomme, hebt er den Kopf, sieht mich an: „Du mußt mir nicht böse sein, Knägges“, sagt er, „ich konnte es wirklich nicht verhindern. Er ist mitten aus der Sonne heraus auf uns herabgestoßen, und als ich merkte, was los war, war auch schon alles vorbei.“

Sein Gesicht sieht verquält aus. Ich kenne ihn, ich weiß, daß er sich noch wochenlang mit Grübeleien und Vorwürfen selbstpeinigen wird. Weil er hinter Puz geflogen ist und weil er es hätte verhindern können.

Aber ich weiß auch, welch ein Kamerad Glinkerle iſt. Wenn ich mit ihm fliege, fühle ich mich unbedingt ſicher, denn eher läßt er ſich in Fetzen ſchießen, als daß er auch nur einen Augenblick meinen Rücken freigibt.

„Laß gut ſein, Glinkerle", ſage ich und lege ihm die Hand auf die Schulter", niemand kann etwas dafür, oder wir haben alle die gleiche Schuld."

Dann gehe ich in mein Zimmer und ſchreibe zuerſt den Bericht „für oben", dann den Brief an Häniſchs Eltern.

*

Der Tod fliegt ſchneller ...

Eine Ordonnanz kommt, weckt mich aus dem Mittagsſchlaf. Anruf von Mortiers: Flugzeug unſerer Staffel dort abgeſtürzt, der Führer, Vizefeldwebel Müller, tot.

Ich fahre hinüber. Ein paar alte Landſer, grau und verwittert wie der Lehm der Champagne, empfangen mich. Sie haben ihn in einer Scheune aufgebahrt und führen mich zu ihm hin. Sein Geſicht iſt ganz ſtill und friedlich, er hat wohl einen leichten Tod gehabt. Ich laſſe mir den Hergang des Unglücks erzählen und fahre nach Boncourt zurück.

Es iſt ſehr ſtill auf dem Flugplatz. Am Nachmittag ſind alle ausgeflogen, gegen Abend kehren ſie heim, zu zweit, zu dritt.

Glinkermann iſt nicht dabei.

Die beiden, die mit ihm flogen, haben ihn aus den Augen verloren. Er iſt nach Weſten zu im Gewölk verſchwunden.

Das alte Lied, das bittre Lied ...



Auf dem Flugplatz, in den weichen Raſen gebohrt, ſteht ein Spazierſtock. Eine Soldatenmütze hängt darüber. Glinkermanns Talisman. Wenn er ſtartet, läßt er ſie dort zurück, wenn er landet, nimmt er ſie wieder an ſich. Sein großer, wolfsgrauer Schäferhund ſtreicht unruhig um den Stock herum. Als ich über den Flugplatz gehe, trottet er mir nach. Das tut er ſonſt nie. Er hängt nur an Glinkermann und ſchnappt nach jedem, der ihm nahekommt. Seine feuchte, kalte Schnauze ſchiebt ſich liebkoſend in meine Hand.

Es iſt ſehr ſchwer, Haltung zu bewahren. Aber Gontermann hat mir die Staffel übergeben, und niemand ſoll mich ſchwach ſehen.

Auf der Schreibſtube ordne ich an, daß an alle erreichbaren Formationen vorn telefoniert werden ſoll. Ob irgendein deutſcher Flieger vorn gelandet iſt.

„An alle?" fragt ein Schreiber.

„An alle, ſelbſtverſtändlich an alle!" ſchreie ich den Mann an.

„Wenn Sie irgendeine Spur haben, benachrichtigen Sie mich ſofort! Ich bin in meinem Zimmer." Ich habe mich wieder gefaßt, ich ſage es möglichſt ruhig und kalt.

Langſam kommt die Nacht herauf. Ich ſitze am offenen Fenſter und ſehe in die anflutende Dunkelheit. Die ſchmale, glitzernde Mondſichel ſchiebt ſich höher über die Laubmaſſen der Parkbäume. Die Grillen zirpen unerträglich ſchrill und laut. Es iſt ſchwül, es wird Regen geben dieſe Nacht.

Glinkermanns Hund iſt bei mir im Zimmer. Unruhig läuft er zur Tür und wieder zurück, manchmal heult er leiſe.

Glinkermann, Glinkerle! Vor acht Tagen hat er einen Spad abgeſchoſſen, der mir im Nacken ſaß, und am Tag darauf habe ich

einen Gegner abgedrängt, der ihn verfolgte. Er muß wiederkommen, er darf mich nicht allein laſſen!

Um zehn ſtürzt die Ordonnanz ins Zimmer: „Herr Leutnant, ſofort ans Telefon, ein Infanterieposten bei Orguevalles!“

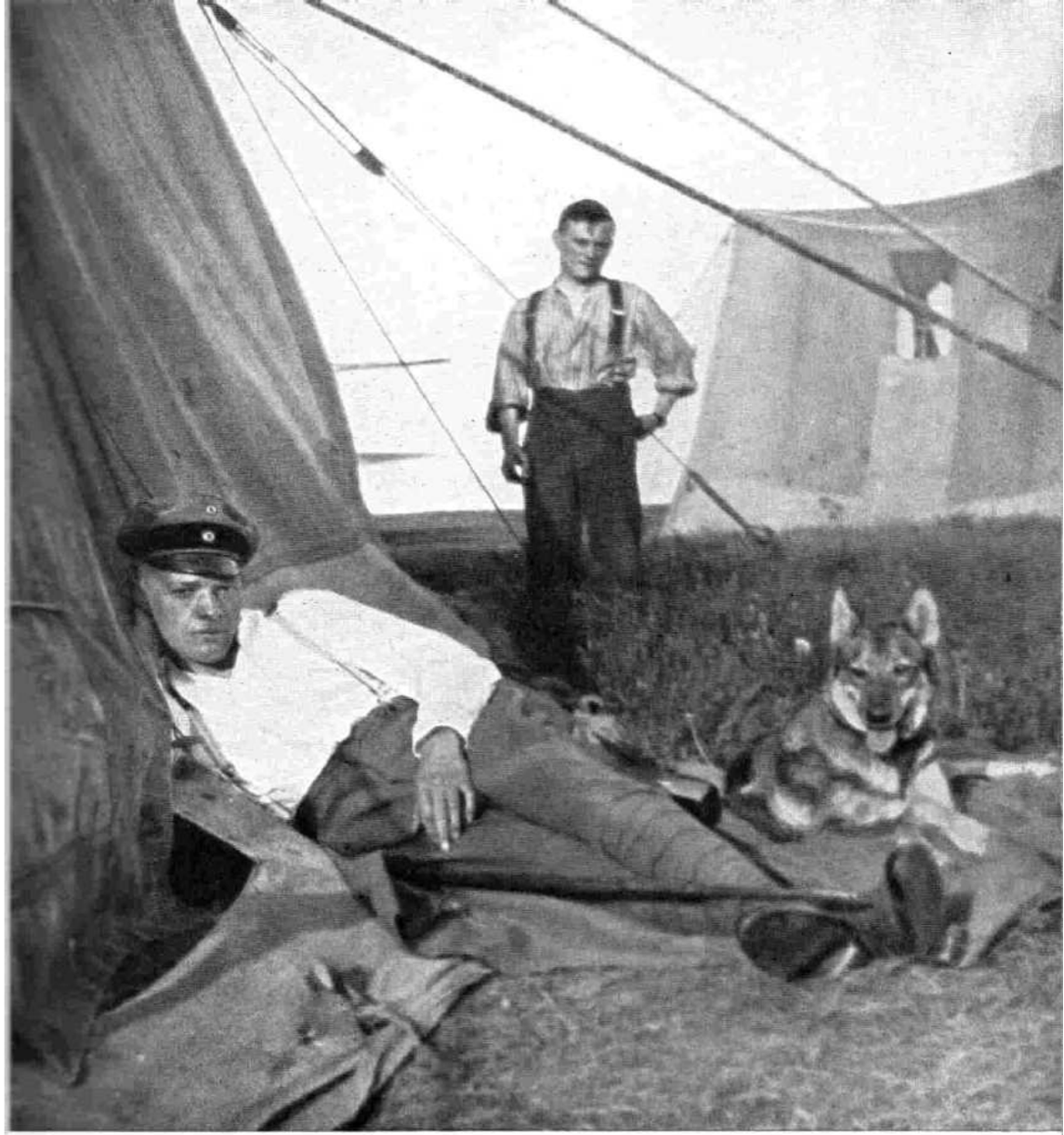
Eine tiefe, dunkle Stimme. Ja, ein deutſches Flugzeug iſt bei ihnen heruntergekommen. Der Führer hatte ſchwarze Haare, in der Mitte geſcheitelt. Andere Kennzeichen gibt es nicht. Es iſt alles verbrannt. Der Hund heult ſo laut, daß ich ihn aus der Stube entfernen muß. Ich zünde meine Schreibtiſchlampe an und laſſe mir von der Ordonnanz Glinkermanns Hinterlaſſenſchaft bringen. Eine abgewetzte Brieftaſche, etwas Geld darin, ein Bild von einem Mädchen und ein angefangener Brief. „Du Liebes!“ beginnt er. Er iſt nie vollendet worden.

Die Nacht ſteht ganz ſchwarz vor dem Fenſter. Gegen Morgen fängt es an zu regnen. Der Wind rauſcht ſchwer im naſſen Laub der Parkbäume.

Am nächſten Vormittag fährt ein Leiterwagen in den Hof ein. Eine hölzerne Kiſte liegt darauf. Die Kiſte wird abgeladen und in Glinkerles Zelt gebracht. Wir legen ſeine alte Soldatenmütze darauf und ſeinen Eichenſtock und bedecken das nackte Holz mit Blumen und Grün.

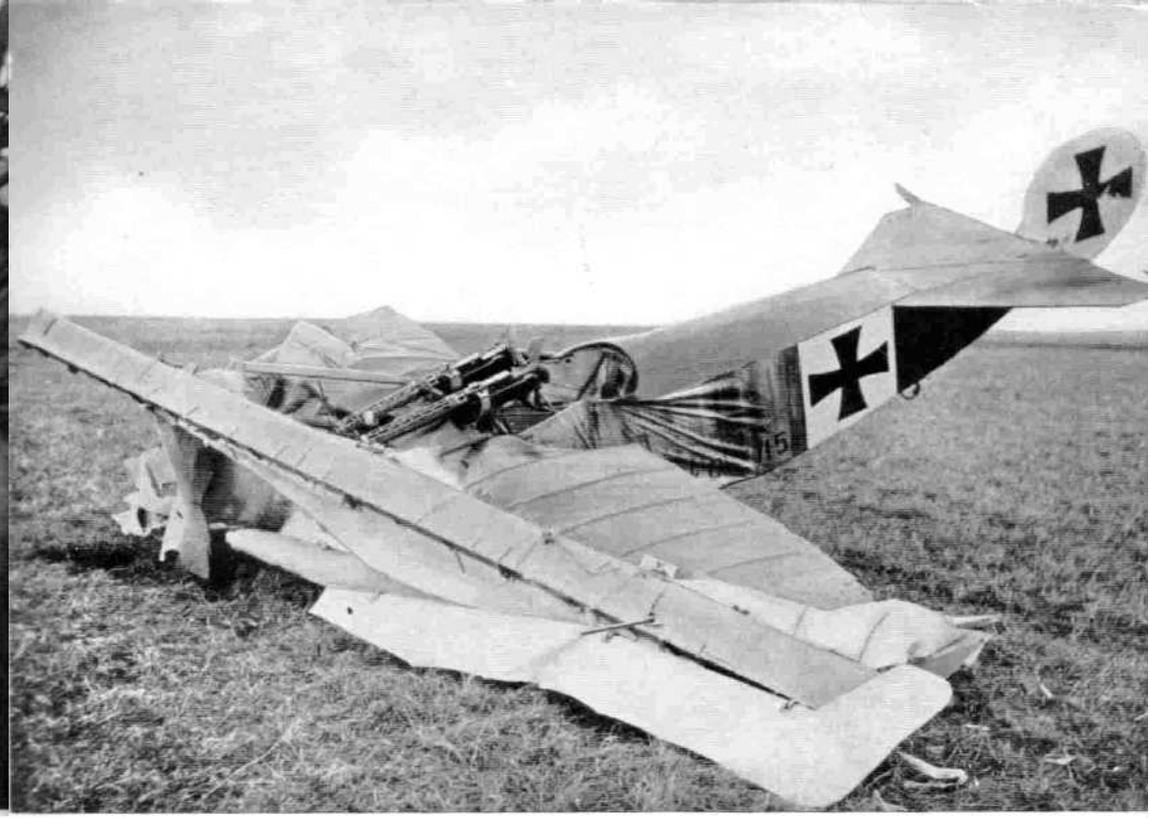
Zwei Tage ſpäter wird Glinkermann überführt. Am Morgen ſeines letzten Tages trifft ſeine Ernennung zum Leutnant bei der Staffel ein. Es wäre ſeine größte Freude geweſen, wenn er es erlebt hätte! So ſchicke ich das Patent an ſeine Eltern mit einem Urlauber aus Mülhauſen. Er nimmt auch den Hund mit. Das Tier ſtemmt ſich mit den Pfoten gegen die Erde, es muß mit Gewalt aus Glinker-





Glinkermann kurz vor dem letzten Start

Gontermann, der Spezialist für den Abschuß von Fesselballons



Gontermanns Ende

So sieht ein Jagdflieger aus, der vor 15 Minuten „Saures“ bezog.
Behrend zählte 21 Treffer in der treuen Albatros D V!

manns Zelt gezerrt werden. Noch auf dem davonratternden Wagen klagt es. Wie ein Mensch.

Am 4. Juni fällt Vizefeldwebel Eichenhauer. An diesem Tag schreibe ich an Grashoff, einen alten Kameraden aus der Habsheimer Zeit: „Ich möchte an eine andere Front, ich möchte zu dir!“ Ich bin der letzte von der Jagdstaffel 15, der letzte von denen, die damals von Mülhausen in die Champagne abfuhren.

*

Die Jagdstaffel 15, die aus dem alten Kampfeinsitzerkommando Habsheim hervorgegangen ist, zählt jetzt nur noch vier Flugzeuge, drei Vizefeldwebel und mich als Führer. Wir fliegen fast immer allein. Nur so können wir den Rahmen unseres Dienstes ausfüllen.

Es geschieht viel an der Front, es heißt, die drüben sollen eine Offensive vorbereiten. Die Fesselballons hängen jeden Tag in langen Reihen am Sommerhimmel wie eine Girlande von dickbäuchigen Wolken. Gut wäre es, wenn wenigstens einer von ihnen zerknallen würde. Den andern zur Warnung und überhaupt.

Früh am Morgen starte ich, damit ich die Sonne im Rücken habe und aus der Sonne heraus auf den Ballon herabstoßen kann. Ich fliege so hoch wie kaum je zuvor. Fünftausend Meter zeigt der Höhenmesser. Die Luft ist dünn und eisig kalt.

Die Welt unter mir sieht aus wie ein ungeheures Aquarium. Über Lierval, wo Reinhold fiel, rudert ein feindlicher Gitterschwanz herum. Wie ein winziger Wasserfloh schaufelt er sich durch die Luft.

Vom Weſten her nähert ſich raſch ein Punkt. Zuerſt klein und ſchwarz, wächſt raſch im Näherkommen. Ein Spad, ein feindlicher Jagdflieger. Einſamer Einzelgänger wie ich, der hier oben auf Raub ausgeht. Ich rücke mich auf dem Sitz zurecht, es wird Kampf geben.

In gleicher Höhe ſtoßen wir aufeinander zu, ſauſen haarſcharf aneinander vorbei.

Wir legen uns links in die Kurve. Der Apparat des andern glänzt hellbraun in der Sonne. Dann beginnt das Kreiſen umeinander. Von unten mag das ausſehen, als ob zwei große Raubvögel ſich im Liebesſpiel drehten, aber hier oben iſt's ein Spiel mit dem Tode. Wer den Gegner zuerſt im Rücken hat, iſt verloren. Denn der Einſitzer kann mit ſeinen feſt eingebauten MG.s nur nach vorn heraus ſchießen, hinten iſt er wehrlos.

Manchmal brauſen wir ſo dicht aneinander vorbei, daß ich ein ſchmales, blaſſes Geſicht unter der Lederhaube deutlich erkennen kann. Am Rumpf zwiſchen den Flächen in ſchwarzen Buchſtaben ein Wort. Als er zum fünftenmal an mir vorbeiſtreicht, ſo dicht, daß die Böen ſeines Propellerwinds mich hin und her ſchütteln, kann ich's erkennen: „Vieux" ſteht da — vieux — der Alte. Das iſt Guynemers Zeichen.

Ja, ſo fliegt drüben nur einer an dieſer Front. Guynemer, der dreißig Deutſche abgeſchoſſen hat, Guynemer, der immer allein jagt wie alle gefährlichen Raubtiere, der von oben aus der Sonne heraus auf die andern herunterſtößt, ſekundenſchnell die Gegner abſchießt und verſchwindet. So hat er mir auch den Puz abgeſchoſſen. Ich weiß, daß es einen Kampf auf Leben und Tod gibt.



Ich drehe einen halben Looping, um von oben auf ihn hinabſtoßen zu können. Er hat ſofort begriffen und ſetzt gleichfalls zum Looping an. Ich verſuche einen Turn, Guynemer folgt mir.

Einmal, aus der Kurve heraus, kriegt er mich für Sekunden zu faſſen. Metallene Hagelkörner praſſeln durchs rechte Tragdeck, ſchlagen hellklingend gegen die Streben.

Ich verſuche, was ich kann, engſte Kurven, Turns, ſeitliches Abrutſchen. Aber blitzſchnell hat er jede meiner Bewegungen erfaßt, und blitzſchnell reagiert er auf jede. Allmählich merke ich, er iſt mir überlegen. Nicht nur die Maſchine da drüben iſt beſſer. Auch der Mann, der drin ſitzt, kann mehr als ich. Aber ich kämpfe weiter.

Wieder eine Kurve. Einen Augenblick rutſcht er in mein Viſier hinein. Ich drücke den Knopf am Knüppel ... das Maſchinengewehr ſchweigt ... Ladehemmung!

Mit der Linken halte ich den Knüppel weiter umklammert, mit der Rechten verſuche ich durchzuladen. Umſonſt — die Hemmung bleibt.

Einen Augenblick denke ich daran, im Sturzflug nach unten wegzudrücken. Doch es wäre ausſichtslos bei einem ſolchen Gegner, er würde mir ſofort im Nacken ſitzen und mich zuſammenſchießen.

Wir kurven weiter umeinander herum. Ein wundervolles Fliegen, wenn der Einſatz nicht ſo hoch wäre. Noch nie habe ich einen ſo taktiſch klugen Gegner gehabt. Für Sekunden vergeſſe ich ganz, daß der da drüben Guynemer iſt, mein Feind. Es kommt mir vor, als übte ich mit einem älteren Kameraden über unſerem Flugplatz. Aber das iſt nur für Sekunden ſo.

Acht Minuten kurven wir umeinander herum, es ſind die längſten acht Minuten meines Lebens.

Jetzt saust er, auf dem Rücken liegend, gerade über mich hinweg. Ich habe einen Augenblick den Knüppel losgelassen und trommle mit beiden Fäusten auf das MG. ein. Ein primitives Mittel, aber manchmal hilft das.

Guynemer hat diese Bewegung von oben beobachtet, er muß sie beobachtet haben, und jetzt weiß er, was mit mir los ist. Er weiß, daß ich seine wehrlose Beute bin.

Wieder streicht er, fast auf dem Rücken liegend, ganz dicht über mich hinweg. Da geschieht's:

Er streckt die Hand aus und winkt mir, winkt ganz leicht und taucht im Sturzflug hinab nach Westen, in Richtung auf seine Front.

Ich fliege nach Hause, ich bin wie benommen.

Es gibt Leute, die sagen, Guynemer habe damals selbst eine Lade-hemmung gehabt. Andere, die behaupten, er habe gefürchtet, ich würde ihn aus Verzweiflung in der Luft rammen. Aber ich glaube ihnen nicht. Ich glaube, daß auch heute noch ein Stück vom ritterlichen Heldentum alter Zeiten lebendig geblieben ist. Und deshalb lege ich diesen späten Kranz auf Guynemers unbekanntes Grab.

*

Am 19. Juni kommt Gontermann vom Urlaub zurück. Seine Lippen werden schmal, als ich ihm vom Schicksal der Staffel in diesen Wochen berichte. „Dann sind wir zwei ja allein geblieben, Udet", sagt er.

Ich habe an Grashoff geschrieben, aber im Augenblick bringe ich es nicht fertig, davon zu reden. Ich verschiebe das Gespräch bis zum Abend.



Schon am Nachmittag macht Gontermann seinen ersten Frontflug. Er hat einen Gegner abgeschossen und selbst zwölf Treffer in die Maschine bekommen. Ich bin auf dem Flugplatz, als er landet, und gehe mit ihm zum Schloß hinüber.

Zum erstenmal sehe ich ihn unmittelbar nach einem Kampf. Sein Gesicht ist sehr blaß und mit Schweiß bedeckt. Die starre Ruhe, die immer von ihm ausgeht, ist verschwunden. Ich sehe einen Menschen vor mir, dessen Nerven bis ins Letzte aufgewühlt sind. Er wird dadurch nicht kleiner in meinen Augen, er rückt mir nur näher. Ich bewundere die Selbstdisziplin, mit der er sich sonst im Zaum hält.

Während wir nebeneinander hergehen, schimpft er leise vor sich hin. Die feindlichen Treffer in seinem Apparat haben ihn aufgebracht.

Ich beruhige. „Wer schießt, muß damit rechnen, auch beschossen zu werden", sage ich.

Wir gehen über den knirschenden Kies des Parks auf das Haus zu. Ein weiß gestrichenes Gartentischchen steht da. Er bleibt stehen, hebt ein Blatt vom Boden auf und eine Handvoll Kies. Er legt das Blatt auf den Tisch und läßt die kleinen Steine von oben langsam herabrieseln. Es gibt jedesmal einen hellen Klang, fast wie ein Geschoßeinschlag, wenn ein Kiesel auf das Blech des Tisches aufschlägt.

„Sehen Sie, Udet", sagt er dabei, „das ist so: die Kugeln fallen aus Gottes Hand" — er weist auf das Blatt — „sie kommen uns näher, immer näher. Einmal treffen sie uns dann. Sie treffen uns ganz bestimmt."

Mit einer hastigen Handbewegung fegt er das ganze Spielzeug vom

Tiſch herunter. Ich ſehe ihn von der Seite an. Er iſt tief innerlich erregt, mir iſt etwas unheimlich in ſeiner Nähe, und mein Wunſch, von hier fortzukommen, wird nur noch lebhafter. Die ganze Luft in Boncourt laſtet auf mir, ſchwer von traurigen Erinnerungen.

„Ich möchte mich zur Jagdſtaffel 37 melden", ſage ich.

Gontermann fährt herum. „Sie wollen mich verlaſſen?" Es klingt ſehr vorwurfsvoll. Aber er hat ſich ſofort wieder in der Gewalt, ſein Geſicht erſtarrt, und er erklärt eiſig: „Selbſtverſtändlich werde ich Ihnen keine Schwierigkeiten in den Weg legen, Leutnant Udet."

Ich fühle genau, was er denkt. „Es ſind alte Kameraden dort aus Habsheim", ſage ich leiſe, „die letzten vom Kampfeinſitzerkommando. Den neuen Erſatz hier fliege ich natürlich vorher noch mit ein."

Gontermann ſchweigt eine Weile. Dann ſtreckt er mir die Hand hin: „Es iſt ſchade, daß Sie nicht bei mir bleiben, Udet, aber ich kann Sie gut verſtehen!"

*

Drei Monate ſpäter iſt Gontermann gefallen. Er fiel wie viele unſerer Beſten ohne eigene Schuld. Sein Dreidecker verlor eine Tragfläche direkt über dem Flugplatz und ſtürzte ab. Nach vierundzwanzig Stunden ſtarb er. Ohne Bewußtſein. Es war ein guter Tod.

# Richthofen

Seit ſechs Wochen bin ich Führer der Jagdſtaffel 37. Wir liegen in Wynghene, einem kleinen Städtchen mitten in der flandriſchen Marſch. Das Gelände iſt ſchwierig, von Knicks und Waſſergräben durchzogen, jede Notlandung bedeutet hier Bruch. Wenn man höher ſteigt, kann man hinüberſehen nach Oſtende und zum Meer. Graugrün und endlos dehnt es ſich nach Norden bis zum Horizont.

Manche in der Staffel haben ſich darüber gewundert, daß Grashoff gerade mir das Kommando überlaſſen hat, als er nach Mazedonien verſetzt wurde. Denn es gibt ältere hier an Jahren und im Dienſtrang.

Aber damals im Herbſt, als ich über Lens die drei Engländer herunterholte, hat er es mir verſprochen. Es war ein Überraſchungserfolg im Stil Guynemers. Ich kam aus der Sonne heraus auf ſie herunter, griff den letzten links außen an, erledigte ihn mit fünf Schuß, dann den nächſten und zuletzt das Führerflugzeug. Die beiden anderen waren ſo verblüfft, daß ſie gar nicht zum Schuß kamen.

Das Ganze dauerte nicht länger als zwanzig Sekunden, genau wie damals bei Guynemer . . . Man muß als Jagdflieger im Kriege ſein Handwerk lernen oder kaputtgehen. Ein Drittes gibt es nicht.

Als ich landete, wußte Grashoff ſchon Beſcheid. „Wenn ich hier mal abgehe, Knägges", ſagte er, „ſollſt du die Staffel erben."

So bin ich Führer der Jagdſtaffel 37 geworden.

Uns gegenüber liegen Engländer, junge, ſchneidige Burſchen. Sie nehmen jeden Kampf an und halten gewöhnlich bis zur letzten Entſcheidung durch. Aber wir ſind ihnen ebenbürtig. Das drückende Gefühl der Unterlegenheit, das in Boncourt alle lähmte, iſt verſchwunden. Die Staffel hat eine ganze Reihe von Siegen hinter ſich, mir ſelbſt ſind jetzt neunzehn Abſchüſſe anerkannt.

Je weiter der Winter vorrückt, um ſo mehr ſchläft der Flugbetrieb ein. Es gibt viel Regen und Schnee, und ſelbſt an trockenen Tagen treiben ſchwere Wolken ſo tief, daß der Flugdienſt ausfällt.

Wir ſitzen zu Hauſe herum in den Quartieren. Ich bin im Landhaus eines Spitzenfabrikanten untergebracht. Manchmal, wenn ich am Fenſter ſitze, ſehe ich die Heimarbeiter, verkrümmte, arme Geſtalten, durch den Schnee heranſtapfen, um ihre Ware abzuliefern.

Der Sohn des Hauſes iſt drüben bei den britiſchen Fliegern eingetreten, im Royal Flying Corps. Aber die Leute laſſen's mich nicht entgelten. „Er tut ſeine Pflicht, Sie tun Ihre Pflicht!" Das iſt ihr Standpunkt, vernünftig und klar.

Im Frühjahr 1918 läuft eine Unruhe durch die deutſche Front von Flandern bis hinauf zu den Vogeſen. Das iſt nicht allein der Frühling. Man ſpricht überall bei Offizieren und Mannſchaften von der großen Offenſive, die bevorſtehen ſoll. Aber niemand weiß Genaues. Am 15. März erhält die Staffel den Befehl, Mannſchaften und Flugzeuge ſofort zu verladen. Beſtimmungsort unbekannt. Wir wiſſen alle, die Offenſive beginnt.

*

Führer der Jagdſtaffel 37.
Flandern 1917

Startbereit in Erwartung der Tommies

An der Landstraße nach Le Cateau schlagen wir die Flugzeugzelte auf. Der Regen rinnt, ein feiner Rieselregen, der langsam alles in einen grauen Brei verwandelt, Bäume, Häuser, Menschen. Ich habe meine Lederjacke übergezogen und helfe den Mechanikern beim Einschlagen der Zeltpflöcke.

Ein Auto rattert die Straße herauf. Es kommen viele Autos hier vorbei, man sieht sich nicht mehr um danach. Wir arbeiten weiter, schweigend und verbissen.

Jemand klopft mir auf die Schulter. Ich fahre herum:

Richthofen.

Der Regen rinnt an seiner Schirmmütze herunter, läuft ihm übers Gesicht.

„Tag, Udet!" sagt der Rittmeister und tippt an die Mütze. „Schönes Sauwetter heute."

Ich grüße stumm und sehe ihn an. Ein ruhiges, völlig beherrschtes Gesicht, große, kalte Augen, von schweren Lidern halb bedeckt. Das ist der Mann, der schon jetzt siebenundsechzig heruntergeholt hat, der Beste von uns allen.

Sein Auto steht unten auf der Landstraße, er ist durch den Regen die Böschung zu mir heraufgeklettert. Ich warte.

„Wieviel Abschüsse haben Sie jetzt eigentlich, Udet?"

„Neunzehn anerkannt, einer angemeldet", antworte ich.

Er stochert mit seinem eichenen Spazierstock im feuchten Laub.

„Hm, zwanzig also", wiederholt er. Er blickt auf und sieht mich prüfend an.

„Dann wären Sie ja eigentlich reif für uns. Haben Sie Lust?"

Ob ich Lust habe? Selbstverständlich habe ich Lust. Riesige Lust

sogar. Und wenn's nach mir ginge, würde ich sofort aufpacken und mit ihm fahren. Es gibt viele gute Jagdstaffeln in der Armee, und Jasta 37 ist nicht die schlechteste. Aber es gibt nur ein Jagdgeschwader Richthofen.

„Jawohl, Herr Rittmeister", sage ich. Wir schütteln uns die Hände.

Ich sehe ihm nach, wie er, schmal und schlank, zierlich fast, die steile Böschung herunterklettert, in seinen Wagen steigt und um die nächste Wegbiegung im Schleier des Regens verschwindet.

„Na, nun hätten wir beide es ja geschafft", sagt Behrend, als ich mich wieder neben ihn kauere, um die Zeltpflöcke in die Erde zu treiben.

*

Es gibt viele gute Staffeln an der Front, aber es gibt nur ein Geschwader Richthofen. Und jetzt sehe ich das Geheimnis dieses Erfolgs.

Andere Staffeln wohnen in Schlössern oder kleinen Ortschaften, zwanzig, dreißig Kilometer hinter der Front. Das Geschwader Richthofen haust in Wellblechbaracken, die in wenigen Stunden abzubrechen und wieder aufzubauen sind. Sie stehen selten mehr als zwanzig Kilometer hinter der vordersten Linie. Andere Staffeln starten zwei- bis dreimal am Tage, Richthofen und seine Leute steigen fünfmal auf. Andere stellen bei schlechtem Wetter den Flugbetrieb ein, hier wird fast immer geflogen.

Das Überraschendste aber sind für mich die Gefechtslandeplätze. Das ist eine Erfindung Bölckes, des Altmeisters der deutschen



Fliegerei. Richthofen, sein begabtester Schüler, hat sie übernommen.

Wenige Kilometer hinter der Front, oft noch unmittelbar im Bereich der feindlichen Granaten, sitzen wir, fertig angezogen, auf Liegestühlen mitten im freien Feld, die Flugzeuge startbereit daneben. Sobald sich ein Gegner am Horizont zeigt, steigen wir auf. Einer, drei oder eine ganze Staffel.

Gleich nach dem Kampf landen wir, strecken uns wieder in die Feldstühle, suchen den Himmel mit Ferngläsern ab und warten auf den nächsten Gegner. Sperrflüge gibt es nicht, Richthofen hält nichts davon. Nur Patrouillenflüge ins feindliche Hinterland läßt er gelten. „Dies Postenstehen in der Luft schwächt die Kampfesfreudigkeit des Jagdfliegers", sagt er. So steigen wir nur zu Kämpfen auf.

Um zehn Uhr bin ich beim Geschwader angekommen, um zwölf bereits starte ich zum ersten Flug mit Jagdstaffel 11. Außerdem gehören noch die Staffeln 4, 6 und 10 zum Geschwader. Staffel 11 führt Richthofen selber. Er legt Wert darauf, jeden Neuen persönlich zu erproben.

Wir fliegen zu fünft, der Rittmeister voran, hinter ihm Just und Gußmann. Scholtz und ich bilden den Beschluß. Zum erstenmal fliege ich den Fokker-Dreidecker. Wir streichen etwa fünfhundert Meter hoch über das Trichtergelände hinweg nach Westen.

Über dem zerschossenen Albert hängt dicht unterhalb der Wolken ein R. E., englischer Artilleriebeobachter. Schießt wohl seine Batterien ein. Wir sind etwas tiefer als er, wahrscheinlich hat er uns nicht bemerkt, denn er zieht ruhig weiter seine Kreise.

Ich tausche einen raschen Blick mit Scholtz, er nickt. Ich verlasse die Staffel und sause auf den Tommy zu.

Ich greife ihn von vorn an. Von unten her stoße ich wie ein Haifisch auf ihn, feuere auf ganz kurze Entfernung. Sein Motor wird von den Schüssen durchsiebt. Er kippt sofort, platzt gleich darauf in der Luft auseinander. Die brennenden Trümmer stürzen dicht bei Albert herunter.

Eine Minute später bin ich wieder bei der Staffel und fliege weiter mit ihr feindwärts. Scholtz nickt wieder, rasch und fröhlich. Aber auch der Rittmeister hat's bemerkt, er scheint seine Augen überall zu haben. Sein Kopf fährt herum, er winkt mir grüßend zu.

Rechts unter uns die Römerstraße. Die Bäume sind noch kahl. Wie durch ein Gitterwerk hindurch kann man Kolonnen unten ziehen sehen. Sie ziehen nach Westen, es sind Engländer. Auf dem Rückmarsch vor unserer Offensive.

Dicht über den Baumwipfeln streicht eine Kette Sopwith-Camels entlang. Englische Einsitzer. Sie sollen wohl die Römerstraße schützen, eine Hauptader des feindlichen Abmarschs.

Ich habe kaum Zeit, das Bild in mich aufzunehmen, da saust Richthofens roter Fokker im Sturzflug nach unten, wir alle hinterher.

Die Sopwith-Camels spritzen auseinander wie Küken, wenn der Habicht stößt. Nur einer kann nicht mehr entwischen, der, den der Rittmeister aufs Korn genommen hat.

Es geht so schnell, daß man kaum noch von Luftkampf reden kann. Einen Augenblick glaubt man, der Rittmeister rammt ihn, so kurz ist die Entfernung. Höchstens zehn Meter schätze ich. Da läuft ein



Schlag durch den Sopwith. Seine Nase wird nach unten gerissen, die weiße Benzinfahne flattert auf, und in Rauch und Feuer schlägt er auf dem Feld neben der Straße auf.

Richthofen aber, der stählerne Keil der Staffel, saust weiter in steilem Gleitflug nach unten auf die Römerstraße zu. In zehn Meter Höhe jagt er über der Erde entlang, beide MG.s schießen ununterbrochen in die Menschenkolonnen unten auf der Straße. Wir bleiben immer hinter ihm, und wir schießen, schießen wie er.

Ein panisches Entsetzen scheint die Truppe zu lähmen, nur ein paar spritzen in den Chausseegraben, die meisten fallen wie sie gehen oder stehen.

Am Ende der Straße dreht der Rittmeister eine kurze Kurve und fegt noch einmal über den Spitzen der Chausseebäume entlang. Jetzt können wir deutlich die Wirkung beobachten, die unser erster Angriff hervorgebracht hat: durchgehende Pferdegespanne, stehengebliebene Geschütze, die wie eine Brandungsmauer die anstürmende Menschenflut blockieren.

Diesmal werden unsere Schüsse von unten erwidert. Infanteristen stehen da, die Gewehre an die Backe gerissen, und aus dem Chausseegraben bellt ein Maschinengewehr herauf. Doch der Rittmeister fliegt keinen Meter höher deshalb, wenn auch seine Tragflächen durchlöchert werden. Wir alle sind dicht hinter ihm, fliegend und schießend. Die ganze Staffel ist ein Körper, seinem Willen untertan. Und so soll es sein.

Er verläßt die Straße, steigt, wir folgen ihm. In fünfhundert Meter Höhe fliegen wir nach Hause zurück. Als wir landen, ist es halb eins. Es ist Richthofens dritter Start an diesem Morgen.

Als meine Maschine aufsetzt, steht er schon auf dem Platz. Er kommt auf mich zu, ein Lächeln um den schmallippigen Mund.

„Schießen Sie immer so von vorn ab, Udet?" fragt er. In seinem Ton liegt eine gewisse Anerkennung.

„Habe einige Male damit Erfolg gehabt", sage ich möglichst gleichmütig.

Er lächelt wieder und wendet sich zum Gehen. „Übrigens, die Staffel II können Sie morgen schon übernehmen", sagt er über die Schulter weg.

Daß ich eine Staffel bei ihm bekommen würde, habe ich schon vorher gewußt, aber die Form der Mitteilung überrascht mich etwas.

Scholtz schlägt mir auf die Schulter: „Mensch, haben Sie eine dicke Nummer beim Rittmeister!"

„Kann ich gar nicht finden", gebe ich brummig zurück.

Aber es muß doch wohl so sein. Nur muß man sich daran gewöhnen, daß seine Wertschätzung völlig sachlich bleibt, ohne den leisesten sentimentalen Hauch. Er dient mit seinem ganzen Leben einer Idee, der Idee des Vaterlandes, und er verlangt von allen seinen Fliegern dasselbe. Er schätzt den Mann danach ein, was er für die Sache leistet, und vielleicht noch nach seinen Qualitäten als Kamerad. Wer da besteht, für den setzt er sich voll ein. Mit seiner ganzen Persönlichkeit. Wer versagt, den läßt er fallen. Ohne Wimperzucken. Wer sich einmal bei einem Feindflug laurig zeigt, der muß das Geschwader verlassen. Noch am gleichen Tag.

Gewiß, Richthofen ißt, trinkt und schläft, wie andere auch. Aber er ißt, trinkt und schläft nur, um zu kämpfen. Wenn einmal der



Lebensmittelnachschub knapp wird, schickt er Bodenschatz, das Muster aller Adjutanten, mit einer alten Kiste nach hinten, um zu requirieren. Bodenschatz nimmt dann jedesmal eine ganze Sammlung von Lichtbildern mit Richthofens eigenhändiger Unterschrift mit. „Dem lieben Kampfgefährten gewidmet!" steht darauf. Auf den Proviantämtern in der Etappe werden diese Fotos sehr hoch bewertet. Sie bringen zu Hause einen ganzen Stammtisch zu ehrfürchtigem Schweigen. Beim Geschwader aber werden Wurst und Schinken niemals alle.

*

Ein paar Reichstagsabgeordnete haben sich zum Besuch bei uns angemeldet. Gegen Abend kommen sie in einer großen Limousine angerollt. Sie geben sich sehr feierlich, ganz von der Würde des Augenblicks erfüllt. Einer hat sogar einen Cut an. Wenn er eine Verbeugung macht, wippen seine Rockschöße wie der Stert einer Bachstelze.

Beim Abendbrot an der Kasinotafel reden sie, daß einem Flieger beim Zuhören die Zähne wehtun. „Wenn Sie so in Ihrer Flugmaschine gegen den Feind fahren, Herr Baron", beginnt der eine seinen Spruch. Richthofen sitzt da und hört mit steinernem Gesicht zu.

Nach einer Flasche Wein reden sie von Heldenjugend und Vaterland. Wir sitzen mit niedergeschlagenen Augen um den Tisch. Ohne daß wir es in Worte fassen können, haben wir das Gefühl, daß man über solche Dinge nicht so flüssig sprechen dürfte.

Dann werden die Herren ins Bett gebracht. Sie schlafen in den

kleinen Wellblechbaracken genau wie wir. Damit ſie zu Hauſe ihre Feldeindrücke ſchildern können.

Wir ſtehen in Rudeln auf dem Platz zuſammen, bis das Licht hinter den kleinen Fenſtern erliſcht. „Eigentlich“, meint Maushacke, genannt Mauſezahn, nachdenklich, „müßte man ſie noch mehr vom Kriege erleben laſſen, wenn ſie morgen ſchon wieder nach Hauſe fahren.“

Scholtz zwinkert mit dem rechten Auge und bemerkt lakoniſch: „Fliegerangriff!“, nichts weiter, aber wir verſtehen ihn ſofort.

Eine Leiter wird geholt, vorſichtig an die Baracke gelehnt, in der die Volksvertreter ſchlafen. Katzenartig ſchleicht Wölffchen die Leiter hinauf zum Kamin, mit Leuchtpiſtolen, Knallmunition, „Fliegerfürze“ genannt, bis an die Zähne bewaffnet.

Im Innern der Baracke ein Knattern, Praſſeln und der dumpfe Knall von Detonationen. Gleich darauf Geſchrei.

Es iſt eine Vollmondnacht. Wir ſtehen im ſchwarzen Schlagſchatten der anderen Baracken verborgen. Plötzlich öffnet ſich drüben die Tür, und heraus ſtürzen drei Geſtalten in flatternden weißen Hemden. Der Rittmeiſter lacht, daß ihm Tränen die Backen herunterlaufen.

„Fliegerangriff! Zurück in die Baracken!“ donnert eine mächtige Stimme über den Platz, und in raſendem Lauf verſchwinden die drei weißen Geſtalten wieder hinter der Tür.

Am nächſten Morgen haben ſie es ſehr eilig, weiterzukommen. Nicht einmal das Frühſtück nehmen ſie mehr bei uns.

Wir lachen noch lange hinterher. Die Freuden hier draußen ſind dünn geſät, und wenn irgendwo mal ein Spaß ins Kraut ſchießt,

Lothar und Manfred von Richthofen

Nach dem Duell mit dem britiſchen Lt. Maasdorp

genießt man ihn dankbar und lange. Selbſt nachher, am Ende des Krieges, als wir kämpften wie ertrinkende Schwimmer, blieb das ſo.

Ich denke an unſeren Gefangenen in Bernes.

Lothar von Richthofen, der Bruder des Rittmeiſters, hat wieder einen heruntergeholt. Es iſt ein engliſcher Major, und er iſt gerade neben unſerem Lager heruntergekommen. Infanterie iſt nicht in der Nähe, deshalb behalten wir ihn bei uns als Gefangenen.

Zum Abendbrot erſcheint er mit Richthofen im Kaſino und wird allen vorgeſtellt. Es iſt ein langer Schlaks, ein bißchen ſalopp und doch ſportlich, liebenswürdig, aber mit Zurückhaltung, kurz: ein Gentleman.

Wir plaudern von Pferden, Hunden und Flugzeugen. Vom Krieg wird nicht geſprochen. Der Engländer iſt unſer Gaſt, und er ſoll nicht das Gefühl haben, daß wir ihn aushorchen.

Mitten in der Unterhaltung wendet er ſich flüſternd an ſeinen Nachbar, ſteht dann auf und geht hinaus.

Lothar blickt ihm etwas beſorgt nach.

„Wo will er hin?“

„‚I beg your pardon, where is the W. C.?‘ hat er gefragt“, antwortet Mauſezahn.

Einen Augenblick betretenes Schweigen. Das bewußte Häuschen liegt faſt drei Minuten entfernt am Ende der Schlucht, in der das Lager ſteht. Dahinter dehnt ſich Wald. Für einen Sportsmann iſt es nicht ſchwer, von dort aus die Freiheit zu erreichen.

Widerſtreit der Meinungen. Maushacke, der wohlgenährte Braun-

schweiger, ist am eifrigsten. Er will auch hinausgehen und sich neben den Engländer stellen. Das läßt sich ganz zwanglos machen. Aber Lothar widerspricht. „Wir haben den Mann bisher als Gast behandelt, und er hat uns keine Veranlassung gegeben, an seinem Anstand zu zweifeln."

Doch eine Unruhe bleibt. Schließlich tragen wir die Verantwortung für den Gefangenen. Wenn er entkommt, gibt's ein furchtbares Donnerwetter.

Einer tritt ans Fenster und sieht dem Engländer nach. Wenige Sekunden später haben sich sechs oder acht um ihn gruppiert. Ich bin auch dabei.

Der Engländer stakt mit langen Schritten über den Platz. Er bleibt stehen, zündet sich eine Zigarette an, blickt sich um. Sofort versinken wir alle in die Kniebeuge. Die Gastfreundschaft ist heilig, und unser Mißtrauen könnte ihn beleidigen.

Er verschwindet hinter der fichtenen Bretterwand des Häuschens.

Sie reicht nicht bis zur Erde herunter, man kann seine braunen Stiefel sehen. Das ist beruhigend.

Doch Maushackes detektivischer Spürsinn ist geweckt.

„Kinder", japst er atemlos, „der steht nicht mehr in seinen Stiefeln drin. Der ist in Strümpfen über die Hinterwand gesetzt und auf und davon. So können die Stiefel ganz unmöglich stehen, wenn . . ."

Er führt uns vor, wie Beine bei dieser Beschäftigung eigentlich zu stehen hätten.

Der Engländer kommt wieder hinter der Wand hervor. Wir



schleichen tief gebückt auf unsere Plätze zurück. Als er eintritt, plaudern wir von Pferden, Hunden und Flugzeugen.

„Ich würde es mir nie verzeihen, solche Gastgeber zu enttäuschen", sagt der englische Major und trinkt uns zu, ein kleines Lächeln um die Mundwinkel. Wir danken ernst und feierlich.

Am nächsten Morgen holt ein kleiner, buschbärtiger Landsturmmann den Gefangenen ab. Er dreht sich noch oft um und winkt uns.

Fünf Tage später bringt Meyerchen aus Gent eine merkwürdige Nachricht mit. Ein englischer Gefangener hat seinen Transportbegleiter überfallen und ist in deutscher Uniform geflüchtet. Aus dem Klosett eines fahrenden D-Zugs. Den Begleitmann hat man dort eingesperrt gefunden.

„War's ein Major?" fragt Mausezahn erregt.

„Bist du Hellseher, Mensch?" fährt Meyerchen auf. „Wahrhaftig, es war ein englischer Fliegermajor."

„Also doch aus dem W. C.!" schreit Mausezahn.

Meyerchen sieht sich verdutzt um. Wir lachen, daß uns die Kinnladen schmerzen.

*

Wir fliegen mal allein, mal im Staffelverband, aber wir fliegen jeden Tag. Und fast jeder Flug bringt einen Kampf.

Am 28. März bin ich mit Gußmann unterwegs. Patrouillenflug auf Albert zu. Es ist Nachmittag. Die Sonne steht schon im Westen. Ihr greller Schein beißt in die Augen. Man muß von Zeit zu Zeit mit dem Daumen das Licht abblenden und den Horizont nach

Gegnern absuchen. Sonst wird man überrascht. Der tote Guynemer hat an der ganzen Front Schule gemacht.

Plötzlich ist doch ein Engländer über uns. Er stößt auf Gußmann zu, Gußmann weicht aus, drückt nach unten. Hundert Meter tiefer sehe ich sie herumkurven. Ich spähe nach einer Stelle, wo ich den Engländer packen kann, ohne Gußmann zu treffen.

Einen Augenblick hebe ich den Kopf. Da sehe ich einen zweiten Engländer auf mich zuschießen. Er ist kaum hundertfünfzig Meter entfernt. Auf achtzig Meter eröffnet er das Feuer. Ausweichen unmöglich, ich fliege auf ihn zu. Tack-tack-tack bellt mein Maschinengewehr, tack-tack-tack belfert seins zurück.

Noch zwanzig Meter Entfernung. Es sieht aus, als sollten sich unsere Maschinen in der nächsten Sekunde rammen. Da, eine kleine Bewegung, haarscharf springt er über mich hinweg. Die Böen seines Propellerwindes schütteln mich, Duft von Rizinusöl weht über mich hin.

Ich drehe eine kurze Kurve. „Jetzt beginnt der Kurvenkampf", denke ich. Aber er hat auch gedreht, und wir sausen wieder schießend gerade aufeinander zu wie zwei Turnierreiter mit eingelegten Lanzen. Diesmal überfliege ich ihn.

Wieder Kurve. Wieder ist er mir direkt gegenüber. Wieder stürzen wir aufeinander los. Die dünnen, weißen Fäden der Leuchtspurmunition hängen wie Gardinen in der Luft. Keine Handbreit fegt er über mich hinweg ... „8224" steht am Rumpf seines Flugzeugs in schwarzen Buchstaben.

Ein viertes Mal. Ich fühle, wie meine Hände feucht werden. Das da drüben ist ein Mann, der den Kampf seines Lebens kämpft. Er



oder ich ... einer von uns wird bleiben ... es gibt keinen anderen Ausweg.

Zum fünftenmal! Die Nerven sind zum Zerreißen gespannt, aber der Kopf arbeitet kalt und klar. Diesmal muß die Entscheidung fallen. Ich nehme ihn ins Visier, ich halte auf ihn zu, gerade auf ihn zu. Ich bin entschlossen, keinen Strichbreit auszuweichen.

Blitzlicht der Erinnerung: Bei Lens habe ich's gesehen. Ein Luftduell. Die beiden Maschinen jagten aufeinander, prallten zusammen. Die Rümpfe, zu einem Metallklumpen zusammengeschweißt, stürzten in die Tiefe. Die Flächen allein flogen weiter, ein ganzes Stück, flatterten zu Boden.

Wie zwei wütende Eber rennen wir gegeneinander an. Wenn er jetzt die Nerven behält, sind wir beide verloren!

Da — er biegt ab, weicht mir aus. In diesem Moment trifft ihn meine Geschoßgarbe. Sein Apparat bäumt sich, wirft sich herum auf den Rücken und verschwindet in einem riesigen Granattrichter. Erdfontäne, Rauch ... Zweimal umkreise ich die Stelle, wo er gestürzt ist. Feldgraue stehen unten, winken mir, schreien.

Ich fliege nach Hause, ich bin schweißnaß am ganzen Körper, die Nerven vibrieren noch. Zugleich ein dumpfer, bohrender Schmerz in den Ohren.

Ich habe mich nie um abgeschossene Gegner gekümmert. Wer kämpft, darf nicht auf die Wunden sehen, die er schlägt. Aber dieses Mal möchte ich wissen, wer der andere war.

Gegen Abend, in der Dämmerung, fahre ich hinaus. Ein Feldlazarett liegt dicht bei der Stelle, wo er abstürzte. Dort haben sie ihn wohl hingebracht.

Ich lasse den Arzt bitten. Er kommt. Sein weißer Mantel leuchtet gespenstisch im grellen Licht der Karbidlampe. Er hat einen Kopfschuß gehabt, der andere, ist sofort tot gewesen. Der Arzt übergibt mir seine Brieftasche.

Visitenkarten: „Leutnant C. R. Maasdorp, Ontario, RFC 47." Vom Royal Flying Corps also. Bild von einer alten Frau und ein Brief. „Du mußt nicht soviel Feindflüge machen. Denk doch an Vater und mich."

Ein Sanitäter bringt mir die Nummer des Flugzeugs. Er hat sie herausgeschnitten. Sie ist mit kleinen Blutspritzern übersät.

Ich fahre zur Staffel zurück. Man darf nicht daran denken, daß eine Mutter um jeden weint, den man abschießt.

In den nächsten Tagen werden die Ohrenschmerzen immer schlimmer. Es ist, als wenn im Innern des Schädels einer mit Bohrer und Meißel arbeitete. Am 6. April schieße ich wieder einen ab. Einen Sopwith-Camel aus dem feindlichen Geschwader heraus. Es ist mein vierundzwanzigster Sieg.

Als ich lande, bin ich vor Schmerzen so benommen, daß ich kaum mehr gehen kann. Richthofen steht auf dem Flugplatz, ich torkele ohne Gruß an ihm vorbei auf die Revierstube zu.

Wir haben nur einen Sanitäter, einen Arzt hat man dem Geschwader noch nicht bewilligt. Es ist ein netter, dicker Kerl, aber ich glaube, allzu viel versteht er nicht von seinem Handwerk. Er fuhrwerkt mit seinen Instrumenten in meinem Ohr herum, daß ich denke, er will mir den Kopf zersägen. „Das Ohr ist hinten ganz voll Eiter", sagt er schließlich.

Die Tür wird geöffnet, der Rittmeister steht auf der Schwelle.



„Udet, was ist denn mit Ihnen los?" fragt er. Der Sanitäter erklärt.

Der Rittmeister klopft mir auf die Schulter. „Jetzt aber ab dafür, Udet." Ich protestiere: „Vielleicht wird's auch so vorübergehen." Doch er schneidet mir das Wort ab: „Sie fahren morgen, hier draußen muß man gesund sein."

Es fällt mir furchtbar schwer, jetzt meine neue Staffel zu verlassen, mitten im Erfolg abzubrechen. Er weiß das, denn mehr oder weniger glauben wir alle an das Gesetz der Serie.

Deshalb bringt er mich am nächsten Morgen selbst zu dem alten Zweisitzer, mit dem wir ins Hinterland fliegen. Er bleibt auf dem Flugplatz stehen und winkt mir mit der Mütze. Sein blondes Haar glänzt in der Sonne.

# Heimkehr

In der Morgenfrühe kommt der Zug in München an. Die Stadt ſchläft noch, die Straßen ſind faſt leer, die Läden geſchloſſen, nur ab und an fährt ſchnarchend eine Rollgardine in die Höhe. Ich ſchlendere die Kaufinger Straße hinunter, am Stachus vorbei. „Zu Hauſe“, denke ich, „wieder zu Hauſe!“ Aber Heimatgefühl, die warme Vertrautheit mit den Dingen um mich her will ſich nicht einſtellen. Eine Stadt im Morgendämmern iſt ſo fremd und fern wie ein Menſch im Schlaf.

Ich trete in einen Zigarrenladen und rufe meinen Vater im Büro an. Er iſt ſchon da, trotz der frühen Stunde, er hält darauf, immer der erſte zu ſein.

„Erni“, ſagt er, und ich höre, wie er ein paarmal tief Luft holt, „Erni, du hier?“

Und dann verabreden wir, daß wir Mutter nichts ſagen wollen und daß ich ihn aus der Fabrik abholen ſoll, kurz vor der Mittagspauſe. Vorher will ich noch zum Arzt gehen.

Es iſt unſer alter Hausarzt, und er empfängt mich mit dem geräuſchvollen Hallo einer ganzen Stammtiſchrunde. Bei vielen mag das Geſchäftskniff ſein, ihm kommt dieſes Gedröhn aus den Tiefen ſeines weiten Säuferherzens. Dann unterſucht er mich und wird ernſt.

„Aus mit der Fliegerei, junger Mann“, ſagt er, „das Trommelfell iſt hin und das Mittelohr vereitert.“

Richthofen kurz vor dem letzten Start, 21. April 1918. W. von Richthofen, Scholtz, Carjus, Wolff, Lübbert, Manfred von Richthofen, Löwenhardt, Juſt, Weiß

Die Maschinengewehre Richthofens sind ausgebaut.
Links der Canadier Roy Brown, der Richthofens Schicksal entschied

„Das ist doch nicht möglich" — trotz aller Anstrengung kann ich nicht verhindern, daß meine Stimme vibriert.

„Na", er klopft mir begütigend auf die Schulter, „vielleicht kann Onkel Doktor das wieder zusammenflicken. Aber besser wär's schon, wir blieben auf dem Lande und nährten uns redlich."

Der Besuch hat mich niedergedrückt. Auf dem ganzen Weg zu meinem Vater muß ich daran denken. Nicht mehr fliegen — das kann doch nicht sein. Das wäre ebenso, als wenn man mir eine schwarze Brille aufsetzen wollte und mich zeitlebens damit herumlaufen lassen. Dann lieber noch ein paar Jahre die Sonne sehen und danach für immer blind sein. Ich beschließe, die Ratschläge des Medizinmannes nur so lange zu befolgen, wie ich es selbst für gut halte.

Und dann bin ich bei meinem Vater. Sobald ich ins Kontor trete, steht er von seinem Schreibtisch auf und kommt mit großen Schritten auf mich zu.

„Junge, mein lieber Junge!" sagt er und streckt mir beide Hände entgegen.

Einen Augenblick stehen wir uns gegenüber und sehen uns an, dann beginnt er, ein bißchen atemlos, zu sprechen.

Also die erbeutete Winchesterbüchse vom Sergeanten Barlet, die ich ihm geschickt habe, ist ganz tadellos, zweimal ist er damit schon auf den Bock gegangen.

Wie einfach haben es doch die Männer in Frankreich. Sie kennen keine Scheu, und bei einer Begrüßung und beim Abschied umarmen sie sich und bohren sich küssend ihre Bärte in die Gesichter, ganz einerlei, wo sie gehen und stehen. Ich habe das oft auf Bahnhöfen beobachtet.

Wir sitzen uns gegenüber, durch die Breite der Schreibtischplatte getrennt.

„Übrigens", sagte Vater, „ist mir neulich nachts eine Sache eingefallen. Du schriebst davon, daß du den Caudron nicht abschießen konntest, obwohl du bestimmt getroffen hast. Vielleicht war der Apparat gepanzert?"

Ich schüttele den Kopf.

„Doch, doch", fährt er eifriger fort, „du kannst das ja nicht wissen. Und ich habe mir gedacht, daß wir unsere Flugzeuge auch panzern sollten, wenigstens den Führersitz und den Motor. Damit wäre die größte Gefahr für den Piloten beseitigt."

Ich widerspreche. Für die Artilleriehasen mag das allenfalls möglich sein, für uns Jagdflieger ausgeschlossen. Mit einer so gepanzerten Kiste würde man bestimmt nicht über tausend Meter steigen.

„Das ist doch gleichgültig, die Hauptsache ist ja schließlich das Leben des Fliegers."

„Aber Papa", erkläre ich ein bißchen von oben herab, „was für eine Vorstellung hast du von der Fliegerei!"

Der frohe Eifer in seinem Gesicht erlischt. „Ja, ja, du magst schon recht haben", sagt er müde, und im gleichen Augenblick fühle ich, wie eine Welle von Scham und Reue in mir aufwallt. Wie wenig habe ich ihn verstanden! Die Panzerplatten waren in seinem Herzen geschmiedet, um mich zu schützen, und ich habe sie unbesehen zum Gerümpel geworfen.

„Bei Krupp sollen sie jetzt allerdings ein neues Leichtmetall ausprobieren, das kugelfest ist", suche ich den Faden wieder anzuspinnen, aber er winkt ab:



„Na, laß schon, Junge, wir wollen an Mutter telefonieren, daß ich einen Gast mitbringe und sie ein Gedeck mehr auflegen soll."

Und dann sind wir zu Hause. Vater geht zuerst ins Wohnzimmer. Mutter deckt auf. Ich höre das Klirren der Messer und Gabeln, dann ihre Stimme: „Du, hast du schon den Heeresbericht gelesen? Unser Erni hat seinen Vierundzwanzigsten abgeschossen!"

Da kann ich mich nicht mehr halten, ich laufe ins Zimmer. Sie wirft die Messer und Gabeln auf den Tisch, und wir liegen uns in den Armen. Dann nimmt sie meinen Kopf und hält ihn mit beiden Armen weit von sich ab: „Krank, Junge?"

„Ach, nur ein bißchen an den Ohren."

Sie beruhigt sich sofort. Das ist das Eigenartige an ihr: sie hat ein felsenfestes Vertrauen, daß mir in diesem Krieg nichts Schlimmes passieren kann, und sie behauptet das mit einer Bestimmtheit, als hätte es ihr der liebe Gott persönlich in die Hand versprochen. Manchmal muß ich darüber lächeln, manchmal rührt mich die Kindlichkeit ihres Glaubens, aber allmählich strömt ihr Vertrauen auf mich über, und oft glaube ich selber schon, daß diesmal keine Kugel für mich gegossen ist.

Wir essen. Zwischendurch fragen sie mich, und ich erzähle, was ich für gut halte. Über den letzten Kampf mit Maasdorp spreche ich nicht. Ich will Vater nicht beunruhigen, und außerdem hält mich eine eigentümliche Scheu zurück. Ich kann nicht bei Sauerbraten und Klößen über einen Mann reden, der ein Kerl war mit dem Herzen eines Helden und der durch mich gefallen ist.

Ja, nun bin ich zu Hause. Man taucht in dieses Gefühl ein wie in ein warmes Bad, alles entspannt sich, man schläft lange, ißt viel

und läßt sich verwöhnen. In die Stadt gehe ich selten in den ersten Tagen. Was soll ich da? Meine Kameraden stehen im Felde, viele sind schon tot, und so unter Fremden herumflanieren mag ich nicht.

Nur zum alten Bergen müßte ich eigentlich gehen, aber vor diesem Besuch graut mir. Der alte Mann soll über die Nachricht von Ottos Absturz schwermütig geworden sein. Was kann ich ihm zum Trost sagen? Wahrhaftig, es ist leichter, zu kämpfen, als untätig dazustehen und auf die Wunden zu schauen, die dieser Krieg geschlagen hat.

Zum Arzt muß ich jeden Tag. Er ist nicht sehr zufrieden mit dem Heilverlauf. Ich lasse ihn reden, jetzt berührt mich das nicht mehr so wie das erstemal. Eines Morgens, als ich gerade von einer Konsultation zurückkomme, treffe ich Lo im Hofgarten. Wir kennen uns von früher, so wie sich junge Leute eben kennen. Wir haben ein paarmal zusammen getanzt, mit anderen gemeinsam Ausflüge gemacht.

Wir gehen nebeneinander her. In ihrem zart gemusterten, waschseidenen Kleid sieht sie aus, als sei sie heute morgen frisch aufgeblüht. Wenn man sie ansieht, glaubt man nicht, daß es überhaupt so etwas wie Krieg geben kann. Aber dann erzählt sie, daß sie als Hilfsschwester in einem Lazarett tätig ist. Auf ihrer Station liegt ein Mann mit einem Schuß im Rückenmark, der seit Monaten stirbt. Alle paar Wochen kommen die Verwandten angereist, nehmen Abschied von ihm, und dann lebt er weiter. Aber sterben muß er, sagen die Ärzte.

Sie sieht mich erstaunt an, als ich sie schroff unterbreche: „Wollen wir nicht lieber von etwas anderem reden?"



Eine Weile ist sie beleidigt. Sie schiebt dabei die Unterlippe vor und sieht aus wie ein Kind, dem man ein Stück Schokolade weggenommen hat. Vor ihrem Hause versöhnen wir uns wieder und verabreden, daß wir uns am Abend im „Ratskeller" treffen wollen.

Nachmittags gehe ich zu Bergens. Länger kann ich den Besuch nicht mehr aufschieben. Das Mädchen führt mich gleich ins Wohnzimmer, wo der alte Bergen hinter einer Zeitung sitzt. Er ist ganz allein, Hans und Claus stehen im Felde, und seine Frau ist längst tot. Er läßt das Blatt sinken und sieht mich über seine Kneifergläser hinweg an. Sein Gesicht ist erschreckend alt geworden, ganz tot, der weiße Spitzbart hängt wie ein verschneiter Eiszapfen herunter.

Wie arm ist man vor dem Schmerz eines anderen! „Ich wollte..." sage ich ... „wegen Otto ..." stammele ich.

Er winkt ab.

„Laß gut sein, Ernst, du wolltest Otto noch mal besuchen." Er steht auf und schüttelt mir die Hand. „Komm!"

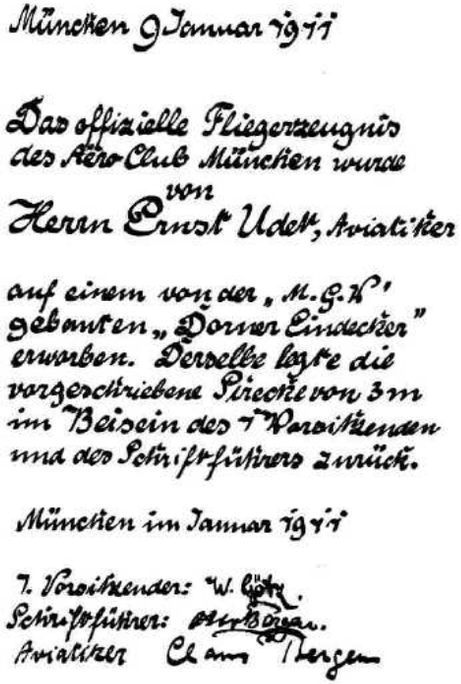
Er öffnet die Tür und steigt vor mir die Treppe hinauf. Wir stehen in Ottos Zimmer, dem Mansardenstübchen, das er als Schüler bewohnt hat.

„So", sagt der alte Bergen und deutet mit einer flattrigen Handbewegung ringsum. „Du kannst dir das alles ansehen."

Dann dreht er sich um und geht hinaus, seine Schritte klopfen immer matter die Treppe hinunter. Ich bin allein mit Otto.

In der kleinen Stube ist alles noch wie damals. Auf dem Vertikow und auf dem Bücherbrett stehen die Flugzeugmodelle, die Otto

selbſt gebaut hat. Sie ſehen wunderbar aus, dieſe Modelle, alle bekannten Typen von damals ſind vertreten, bis ins kleinſte genau nachgebildet, aber wenn ſie fliegen ſollten, ſackten ſie nach unten weg wie Steine. Vor zehn Jahren war das.


München 9 Januar 1911

Das offizielle Fliegerzeugnis des Aero-Club München wurde von Herrn Ernst Udet, Aviatiker auf einem von der „M.G.K." gebauten „Doppel Eindecker" erworben. Derselbe legte die vorgeschriebene Strecke von 3m im Beisein des 1. Vorsitzenden und des Schriftführers zurück.

München im Januar 1911

1. Vorsitzender: W. Götz.
Schriftführer: Bergen.
Aviatiker Ernst Udet

Ich trete an das Kinderpult mit der grünen, tintenbefleckten Bespannung und ſchlage den Deckel hoch. Ja, da liegen ſie noch, die blauen Schulhefte, die Tagebücher des „Aero-Club München 1909". Zwiſchen zehn und dreizehn Jahre waren die Mitglieder alt. Jeden Mittwoch war gemeinſamer Modellbau auf unſerem Speicher, jeden Sonnabend großes Flugmeeting am Stadtbach oder an der Iſar. Ottos Apparate ſahen immer am ſchönſten aus, aber meine, häßlich wie naſſe Spatzen, flogen am weiteſten. Irgendwie hatte ich den Kniff weg. Und alles hatte er, der Schriftführer des Klubs, in ſeiner ſauberen, ſchönen Kinderhandſchrift aufgezeichnet. „Der Aviatiker Herr Ernſt Udet erhielt den erſten Preis für die gelungene Kanalüberquerung ſeines Modells „U II" ſteht da, denn meine Type war ohne Havarie über die Iſar hinweggeflogen.



Es liegt alles ſo ordentlich nebeneinander, als hätte er aufgeräumt, bevor er für immer wegging.

Da ſind die Briefe, alle Briefe, die ich ihm geſchrieben habe, in kleine Bündel gepackt und mit Jahreszahlen verſehen. Ganz obendrauf liegt der letzte. Der Umſchlag iſt noch zu. Es ſteht darin, daß es mir endlich gelungen iſt, ihn für meine Staffel freizubekommen. „Hurra, Otto!" ſchließt der Brief.

Da liegen die Zeichnungen, die rechte Hälfte hat immer er gemacht, die linke ich, dort die Photographien ... Alle Bilder ſind beiſammen, von den erſten dummen Kinderbildern an. Sogar den „Flugtag von Niederaſchau" hat er aufgehoben. Ich ſprang mit dem erſten, ſelbſtkonſtruierten Gleitflugzeug des Aero-Clubs in die Luft, ſtürzte zur Erde, der Vogel brach ſich den Schnabel, und Willi Götz, unſer Vorſitzender, erklärte den Niederaſchauern, der Erdmagnetismus in ihrer Gegend ſei zum Fliegen zu ſtark. Dann Gruppenbilder aus der Zeit der erſten Tanzſtundenliebe, und dann der Krieg, und wieder ich als Motorradfahrer, im erſten Fliegerdreß, nach dem erſten Abſchuß. Unter jedem Bild das Datum und in Rundſchrift mit weißer Tinte die Inhaltsangabe. Er hat mein Leben mitgelebt.

Es iſt etwas Seltſames um eine Jungensfreundſchaft. Wir hätten uns eher die Zungen abgebiſſen, als auch nur mit einem Wort angedeutet, daß wir uns gernhaben. Erſt jetzt ſehe ich alles vor mir.

Ich klappe den Pultdeckel zu und ſteige die Treppe hinunter. Der alte Bergen ſitzt ſchon wieder hinter ſeiner Zeitung. Er ſteht auf und gibt mir die Hand, eine Hand ohne Druck und Wärme.

„Wenn du etwas von Ottos Sachen haben willſt, Erni", ſagt er,

„du kannſt dir nehmen, was du magſt. Er hat dich ja am liebſten von ſeinen Freunden gehabt."

Er wendet ſich ab und beginnt, an ſeinem Klemmer zu putzen. Ich habe keinen Klemmer, mir laufen ein paar Tränen übers Geſicht. Eine Weile ſtehe ich noch allein im Treppenhaus, ehe ich auf die Straße hinaustrete.

Ich war einundzwanzig Jahre alt damals, und Otto Bergen war mein beſter Freund.

Am Abend treffe ich mich mit Lo im „Ratskeller". Ich habe Zivil angezogen, für einen Abend möchte ich vergeſſen, daß Krieg iſt. Aber Lo iſt gekränkt. Ich ſehe nicht heldenhaft genug aus.

Wir eſſen zähes, ſehniges Kalbfleiſch und große, blauſchimmernde Kartoffeln, die ausſehen, als wenn ſie blutarm wären und zu lange im Waſſer gelegen hätten. Nur der Wein iſt voll reifer Süße, ihm merkt man nichts vom Kriege an.

Eine alte Frau mit Roſen kommt vorbei. Lo ſchielt nach den Blumen. „Laß doch", ſage ich leiſe, „die ſind ja doch alle gedrahtet."

Aber die Alte hat's gehört, ſetzt ihren Korb hin und baut ſich vor uns auf:

„Dös hob i fei gern", kreiſcht ſie und bohrt die Arme in die Hüften, „ſo an fans Herrl, ſitzt do herum, geſchniegelt, und will an alten Weiberl dös Brot beſpein. In dene Schitzengrabn gehörns, junger Herr, dös ſag i Eahne!"

An den Nachbartiſchen iſt man aufmerkſam geworden und guckt zu uns herüber. Wenn ich ein Drückeberger wäre, wäre die Sache verdammt peinlich. So macht's mir Spaß. Aber Lo iſt rot geworden bis unter die Stirnhaare.

Oberleutnant Löwenhardt, Führer der Jagdſtaffel 10

Otto Bergen

**Hochmut kommt vor dem Fall — das Flugzeug, aus dem ich einen Tag später den Absprung mit dem Fallschirm machen mußte**

Der verwundete amerikanische Lt. Wanamaker auf der Tragbahre nach dem Abschuß

Von nun an hieß mein Flugzeug „Lo“

„Na“, sage ich zu der Alten, „dann geben Sie mal zwei Sträuße her!“

Die Veränderung ist wunderbar. Der Zorn verrauscht wie ein Theatergewitter, das Gesicht ist in süße Freundlichkeit getaucht. Eilig kramt sie in ihren Sträußen.

„No, nix für ungut, junger Herr“, brabbelt sie, „dös siacht ja a Blinder, daß Sie vui z' jung san für draußt. Dös redt ma halt so in san Zorn daher. Do haßt's bloß herschaun“, wendet sie sich an die Umsitzenden, „dös muß ja an Kind segn, daß dös Buberl grad gefirmt is ...“

Ich winke ab. Lo hat eine böse kleine Falte zwischen den Augenbrauen. „Wie ein Konfirmand!“ stößt sie hervor.

Ich ergreife ihre Hand, die schmal und braun auf der weißen Tischdecke liegt.

„Weißt du“, sage ich, „ich möchte einmal mit dir allein sein, ganz weit weg von allem.“ Es ist ein Angriff aus der Sonne heraus. Sie ist überrascht, ich kann fast die Gedanken hinter ihrer runden Kinderstirn arbeiten sehen.

„Wir müßten wegfahren“, erkläre ich, „irgendwohin, ins Freie. Vielleicht an den Starnberger See. Gustav Otto hat mich eingeladen. Oder weiter hinauf in die Berge.“ Und ich setze ihr auseinander, wie ich mir das denke: „Ganz frei sein von allen Bindungen, in der Natur leben, so als ob man auf einem anderen Stern wäre.“

Zuerst lächelt sie, dann zieht sie die Lippen schmal zusammen.

„Aber das geht doch nicht ... was sollen meine Eltern dazu sagen?“

„Verzeih, bitte", sage ich, „ich habe draußen Tanz und Anstand vergessen."

Wir gehen. Es ist eine feuchtwarme Nacht. Der Wind rauscht in den Baumkronen. Unter einer Laterne bleibt sie stehen, streicht mir über den Arm:

„Du mußt nicht böse sein . . ."

Ich zucke die Achseln: „Böse? Nein!"

Doch ich habe das Gefühl, daß irgend etwas nicht stimmt. Unter uns da draußen ist alles anders geworden. Das, was einmal wichtig war, gilt fast nichts mehr. Andere Dinge machen unser Leben aus. Hier aber sind sie stehen geblieben. Ich kann das nicht so in Worte fassen, aber ich habe plötzlich Sehnsucht nach meinen Kameraden.

Los Eltern wohnen bei den Propyläen. Am Gatter des Vorgartens bleibt sie stehen, aber ich verabschiede mich schnell mit einem korrekten Handkuß.

Die Tage darauf gehe ich allein aus. Ich bin in einer scheußlichen Stimmung. Raus kann ich noch nicht, der alte Arzt ist mir saugrob gekommen, als ich davon anfing. Und hier fühle ich mich so verdammt überflüssig.

Wenn ich abends heimkomme, schlafen die Eltern schon.

Eines Abends aber sind noch alle Fenster bei uns hell. Ich laufe die Treppe hinauf, die Korridortür öffnet sich von selbst, und im Türrahmen erscheint Mutter. Ihr Gesicht ist rot und glänzend vor Freude, in der Hand schwenkt sie ein Stück Papier. Ein Telegramm ist eingetroffen, ein Telegramm vom Geschwader. Sie haben's aufgemacht. Ich habe den Pour le mérite bekommen.



Ich freue mich, ich freue mich wirklich, obwohl es mir nicht ganz so überraschend kommt. Denn mit einer bestimmten Zahl von Abschüssen fällt auch der Pour le mérite. Schon beinah automatisch. Aber die richtige, tiefinnerliche Herzensfreude entzündet sich am Glück meiner Mutter. Sie ist ganz außer Rand und Band, sie hat alle gezwungen, aufzubleiben und auf mich zu warten. Sogar meine kleine Schwester. Die hat den Pour le mérite aus Papier geschnitten, einen Zwirnsfaden durchgezogen und hängt mir jetzt ihren Orden um den Hals. Ganz kleine Augen hat sie vor Schlaftrunkenheit.

Mein Vater gibt mir die Hand. „Gratuliere, Junge!" sagt er, sonst nichts. Aber er hat eine Flasche Steinberger Kabinett aufgemacht, 1884, ein Heiligtum der Familie. Das sagt mehr als Worte. Der Wein ist goldgelb und dickflüssig wie Öl, das ganze Zimmer duftet danach. Wir stoßen an.

„Auf den Frieden, auf einen guten Frieden!" sagt mein Vater.

Am nächsten Morgen, im Bett, denke ich an Lo. Wenn ich jetzt den Pour le mérite dahätte, würde ich ihn umtun und mich mit ihr verabreden, ganz so, als wenn nichts geschehen wäre. Ich springe aus dem Bett, ziehe mich schnell an und gehe in die Stadt.

Auf der Theatinerstraße weiß ich ein Ordensgeschäft. Der Verkäufer zuckt die Achseln: „Pour le mérite"? — Nein! Zu wenig gefragt."

Es ist schade, sehr schade. Ich hatte mir die Überraschung für Lo so nett gedacht. Aber bis der Orden von der Truppe ankommt, dauert's wenigstens vierzehn Tage.

Langsam schlendere ich durch die Straßen nach Hause zurück. Grüße mechanisch Soldaten und Offiziere, die vorbeigehen. Ein Marine-

offizier, der U-Boot-Kommandant Wenninger. An seinem Hals, in der Sonne funkelnd, der Pour le mérite.

Es ist der Einfall eines Augenblicks. Ich trete auf ihn zu, grüße: „Verzeihung, haben Sie vielleicht noch einen zweiten Pour le mérite?"

Er sieht mich an wie einen Gestörten. Ich kläre ihn auf. Er lacht furchtbar, beschämend laut und lange. Nein, einen zweiten hat er nicht vorrätig. Aber er gibt mir die Anschrift eines Berliner Geschäfts, wo man ihn sicher bekommt. Sogar telegrafisch kann man ihn dort bestellen. Ich danke verlegen und grüße förmlich.

Zwei Tage später kommt der Orden aus Berlin an. Er liegt in einem rotsamtnen Kästchen wie ein Stern. Ich rufe Lo an. Wir wollen uns wiedersehen. Sie lacht, ist gleich bereit.

Im Stechschritt marschiere ich vor dem Zaun ihres Hauses auf und nieder. Da kommt sie. Sie sieht den Stern an meinem Halse sofort. „Erni!" ruft sie, hüpft wie ein Vogel, der anfliegen will, und läuft auf mich zu. Mitten auf der Straße, vor allen Leuten, fällt sie mir um den Hals und gibt mir einen Kuß.

Es ist ein heller, sonniger Frühlingsmorgen. Nebeneinander gehen wir langsam mit schlenkernden Gliedern auf die Innenstadt zu. Wenn uns Soldaten begegnen, grüßen sie besonders stramm. Die meisten drehen sich um. Lo zählt: von dreiundvierzig haben sich siebenundzwanzig umgedreht.

Wir bummeln die Theatinerstraße entlang. Sie ist die Aorta der Stadt, von ihr scheint alles Leben auszugehen und durch sie zurückzuströmen. Vor der Residenz steht ein Posten, ein kleiner Landsturmmann mit Seehundsbart und Knopfnase. Plötzlich schreit er



mit einer Stimme, die man in seinem winzigen Brustkasten nie vermuten würde:

„Wache rrraus!"

Wie die Waldteufel flitzen die Leute raus. „Angetreten!" kommandiert der Offizier. „Stillgestanden! ... Das Gewehr über! ... Achtung! Präsentiert das Gewehr!"

Ich sehe mich um. Niemand ist in der Nähe. Da fällt mir der Pour le mérite ein. Und schon im Abgehen danke ich. Der Gruß fällt sehr kümmerlich aus, allzu überhastet und ohne jede Würde.

„Was war denn das?" Lo sieht mich mit großen Augen an.

„Gott", sage ich möglichst obenhin, „vor dem Pour le mérite hat eben die Wache ins Gewehr zu treten."

„Is nit wahr!"

„Is doch wahr!"

„Gut, dann probier's doch noch mal!"

Erst sträube ich mich ein bißchen, aber dann willige ich ein. Schließlich bin ich mir selbst meiner Sache nicht ganz sicher.

Diesmal sind wir auf alles vorbereitet und gehen in guter Haltung den Ereignissen entgegen. „Wache rraus!" schreit der Posten. Im gleichen Augenblick angelt Lo meinen Arm. Und huldvoll nickend schreitet sie an meiner Seite die kleine Front ab.

Frauen sind unersättlich in ihrer Eitelkeit. Wenn es nach ihr ginge, würden wir den Rest des Vormittags damit zubringen, die Wache raus und reintreten zu lassen. Aber da streike ich. Die Wachtruppe ist kein Spielzeug für kleine Mädchen. Lo schmollt.

Es sind Tage wie aus blauer Seide, nie wieder habe ich einen solchen Frühling erlebt.

Wir treffen uns jeden Tag. Spazieren durch den Engliſchen Garten, trinken Kaffee oder gehen ins Theater.

Der Krieg iſt jetzt ſehr, ſehr weit entfernt. Einmal ſehen wir am Theater eine Menſchenmenge vor einem Maueranſchlag ſtehen. „Sicher wieder eine Siegesnachricht", ſage ich, und wir treten herzu.

In dieſem Augenblick trifft mich ein Schlag vor die Bruſt, mitten aufs Herz.

„Rittmeiſter Freiherr von Richthofen vermißt!" ſteht da. Die Buchſtaben werden unſicher vor meinen Augen. Ich ſehe niemanden mehr, ich achte auf keinen Menſchen, ich arbeite mich mit Ellenbogenſtößen rückſichtslos durch die Menge in die erſte Reihe vor.

Fünfzig Zentimeter vor mir klebt das gelbweiße Papier an der grauen Mauer. „Vom Feindflug nicht zurückgekehrt", leſe ich ... „Nachforſchungen bisher ergebnislos."

Und da weiß ich, weiß mit untrüglicher Sicherheit, daß der Rittmeiſter tot iſt.

Welch ein Mann war das! Gewiß, auch die anderen kämpften. Aber ſie hatten Frauen zu Hauſe, Kinder, eine Mutter oder einen Beruf. Nur in ſeltenen Augenblicken konnten ſie das vergeſſen. Er aber lebte beſtändig jenſeits der Grenze, die wir nur in unſeren großen Augenblicken überſchritten. Sein Leben war ausgelöſcht, wenn er kämpfte. Und er kämpfte immer, wenn er an der Front war. Eſſen, trinken, ſchlafen, das war alles, was er dem Leben freigab. Das, was notwendig war, um dieſe Maſchine aus Fleiſch und Bein in Gang zu halten. Er war der einfachſte Menſch, den ich kannte. Ganz preußiſch. Und der größte Soldat.



Eine Hand ſchiebt ſich behutſam in meine. Für Sekunden hatte ich Lo ganz vergeſſen.

„Wenn du noch rausfahren magſt, will ich gern mitkommen", ſagt ſie. Dabei ſieht ſie mich an, als ob ich morgen ſterben müßte.

Schon am nächſten Tag fahren wir an den Starnberger See.

Das Laub iſt früh heraus dieſes Jahr, alle Büſche und Bäume ſind von hellem Grün überſchäumt. Wir wohnen bei Guſtav Otto und ſeiner Frau. Es ſind natürliche Leute von offener Herzlichkeit. Sie kennen und reſpektieren das oberſte Gebot der Gaſtfreundſchaft. Sie zwängen uns nicht in ihren Haushalt, ſie laſſen uns ganz nach unſerem Geſchmack leben.

Morgens reiten wir oder rudern auf dem See, und den Tag über ſtrolchen wir durch die Wälder. Wir waten durch das welke Laub vom vorigen Herbſt, und oben an den Zweigen flammt ſchon wieder das neue Grün. Es iſt wirklich ſo, als ob es keinen Krieg gäbe. Wenn wir alle tot ſind und vergeſſen, werden dieſe Bäume weitergrünen, Früchte tragen und welken.

Und doch, und doch ... Manchmal, wenn wir ſo nebeneinander im Gras liegen und in den Himmel ſtarren, ertappe ich mich dabei, wie ich mit Blicken die dicken Bäuche der Kumuluswolken abtaſte. Ob da nicht im Sturzflug einer rausſtößt? Und morgens beim Aufwachen gehen meine Augen zuerſt nach dem Himmel. Was für ein Flugwetter wohl ſein mag?

Die erſten fünf Tage habe ich keine Zeitung geleſen, aber jetzt gehe ich dem Briefträger immer ſchon ein Stück entgegen. Es muß toll zugehen draußen. Und das Geſchwader iſt mitten im dickſten Schlamaſſel drin. Löwenhardt holt faſt jeden Tag einen, er iſt jetzt

bei Siebenunddreißig. Und als ich abfuhr, hatten wir gerade gleichgezogen. Sicherlich werden wir auch große Verluſte haben.

Es iſt Mittag, und Lo und ich ſind im Boot. Mitten auf dem See.

„Weißt du“, ſage ich nachdenklich, „manchmal wünſche ich, ich wär erſt wieder draußen.“ Es iſt das erſtemal, daß ich darüber ſpreche.

Lo läßt die Steuerleine los und ſtarrt mich an. Ihre Lippen zittern.

„Alſo ſo wenig lieb?“ ſagt ſie.

Nein, ſie hat mich nicht verſtanden. Ich ſtehe auf, tappe nach hinten. Das Boot ſchaukelt mächtig. Ich gebe ihr einen Kuß. Mir iſt ein bißchen traurig zumute ... Meine Mutter hätte mich ſofort verſtanden.

Das Wetter iſt unwahrſcheinlich ſchön, ein Tag leuchtender als der andere. In der dritten Woche fahre ich nach München zum Arzt. Er iſt zufriedener. Die Entzündung läßt nach. „Aber Schonzeit, junger Mann, Schonzeit!“ meint er behäbig.

Abends ſitzen wir auf der Terraſſe von Guſtav Ottos Haus. Es iſt Vollmond. Lo iſt müde und geht früher in ihr Zimmer. Ich ſitze neben Guſtav Otto im Liegeſtuhl. Wir rauchen.

„Würdeſt du ſehr böſe ſein“, frage ich, „wenn ich eines Morgens plötzlich verſchwunden wäre?“

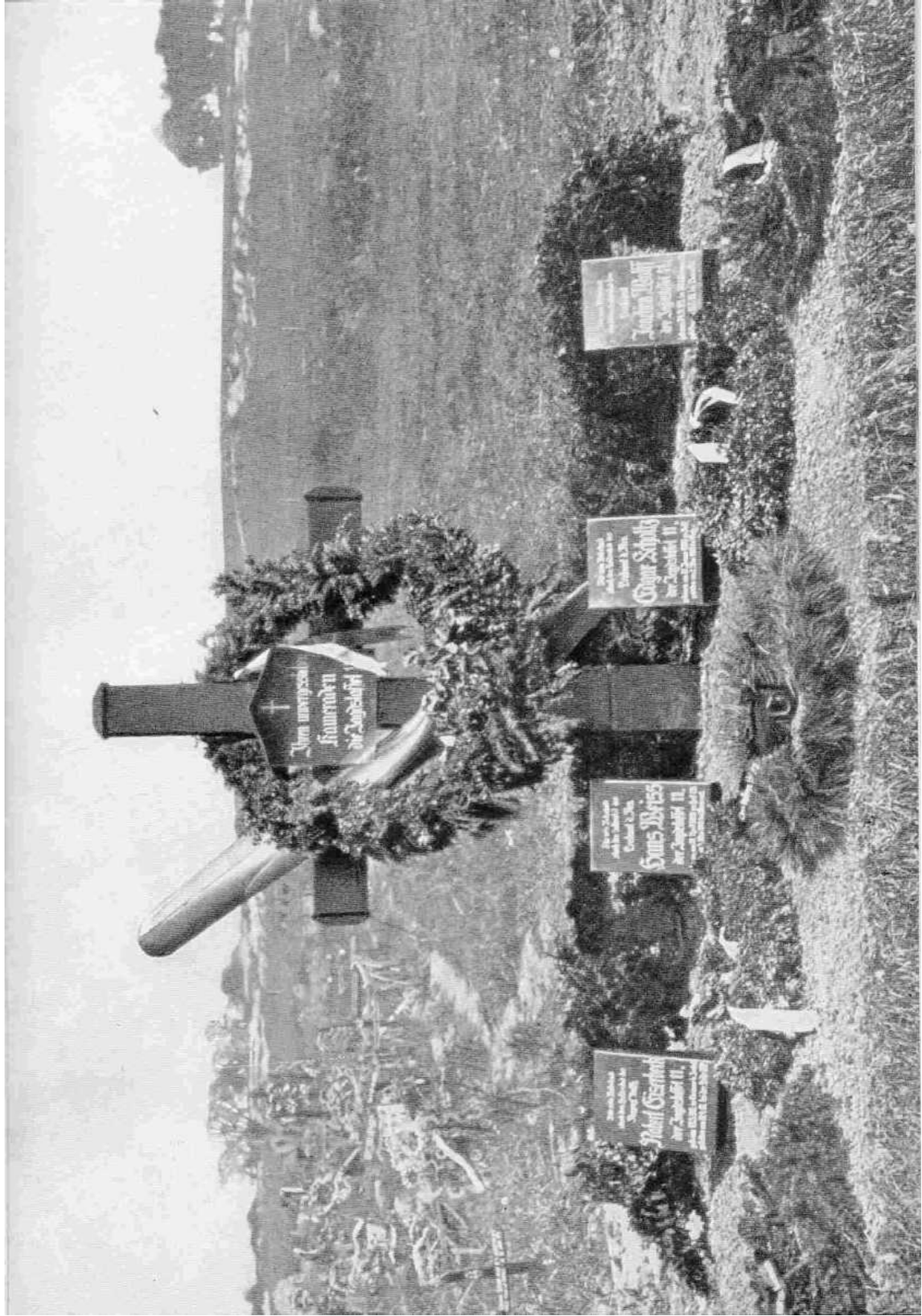
An der Feuerſcheibe ſeiner Zigarre ſehe ich, wie er den Kopf langſam nach mir hinwendet.

„Was ſagt denn der Arzt?“

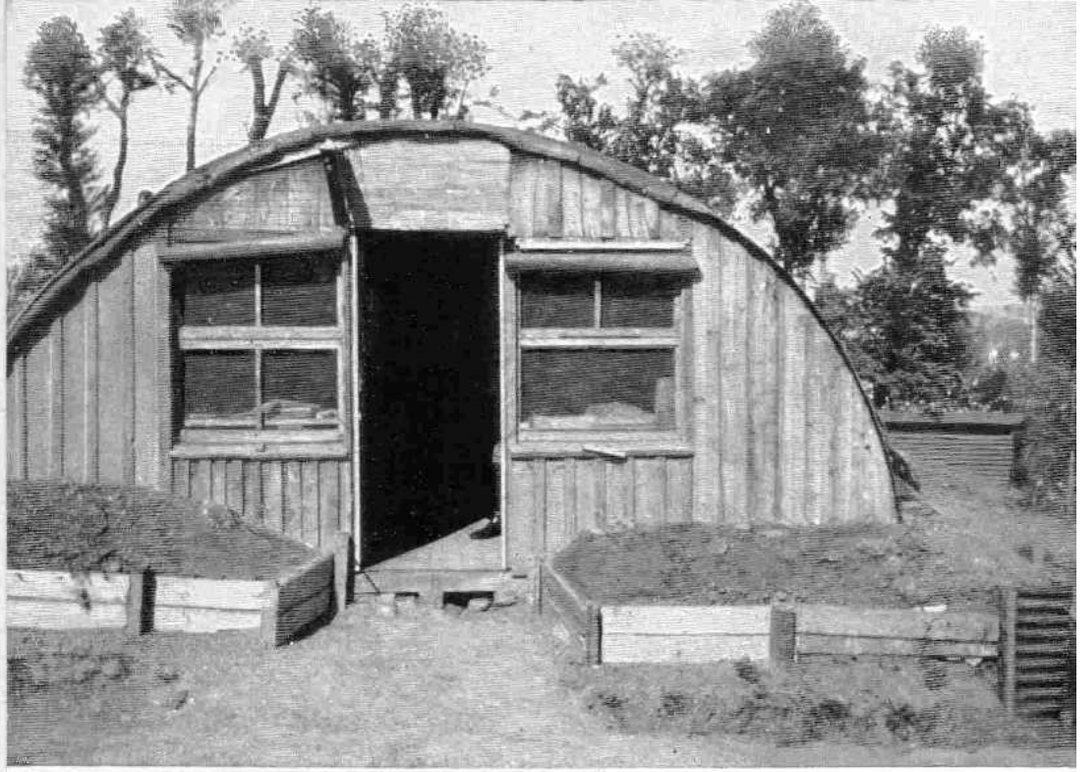
„So weit zufrieden.“

Er ſchweigt eine Weile: „Ich glaube, ich würde es ebenſo machen“, ſagt er dann.





Gräber der Jagdſtaffel 11

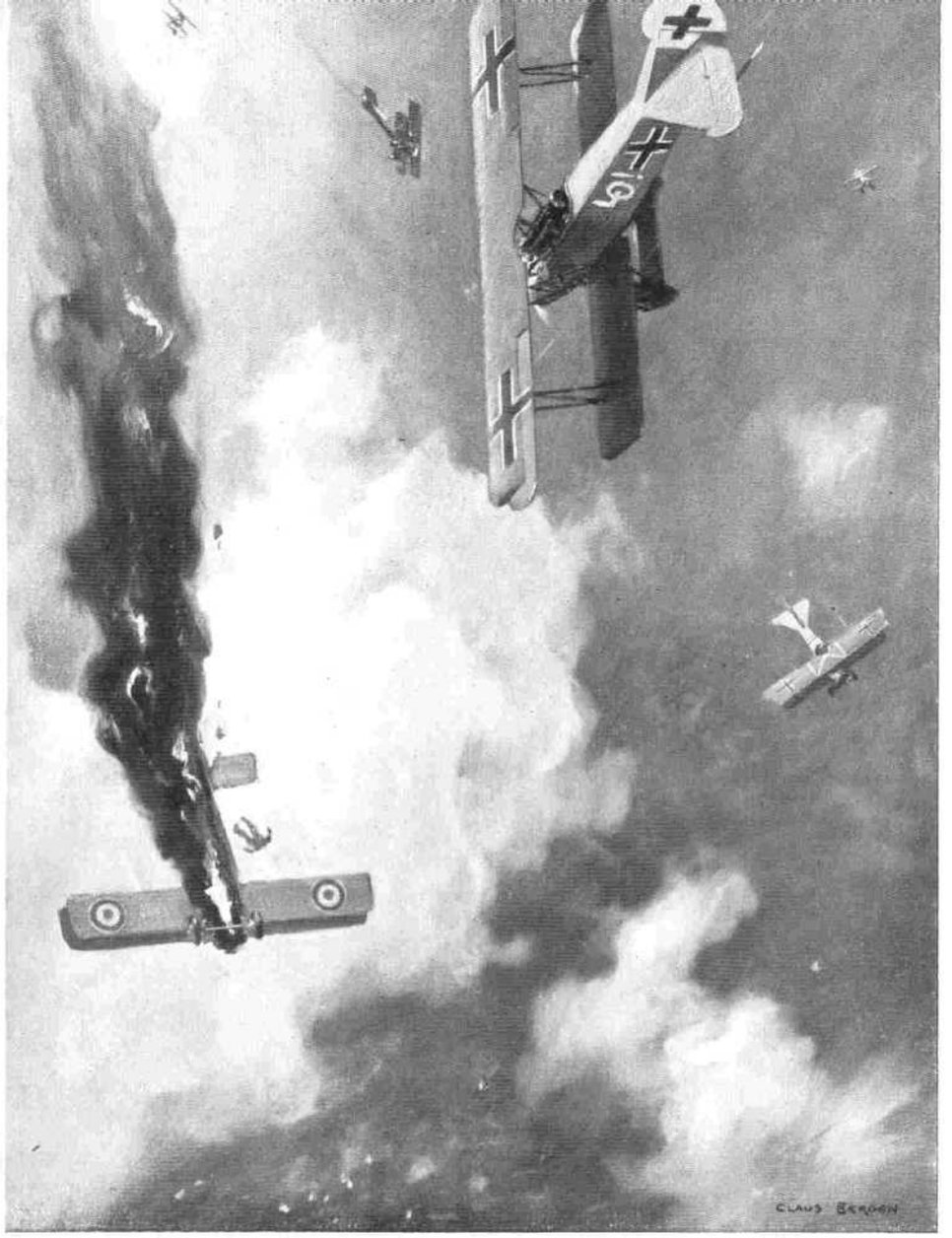


Mein Quartier beim
Richthofen-Geschwader

Bodenschatz, Udet, Bolle

Zeitschriftenausschnitt, gefunden
in der Brieftasche eines abge-
schossenen französischen Jagdfliegers

Göring, von Wedel,
Schulte-Frohlinde




Luftkampf. Gemälde von Claus Bergen

„Es ist gut!“ Wir haben uns verstanden.

Um fünf am Morgen weckt mich Gustav Otto. Auf Zehenspitzen schleichen wir die Treppe hinab. Lo schläft noch. Unten wartet das Auto.

Der Bahnhof ist fast leer zu dieser frühen Stunde. Nur ein paar Marktfrauen warten mit mir auf den Zug. Es sieht nach Regen aus, der erste trübe Tag seit Wochen. Der Morgen kommt nur mühsam über die Berge.

Ich fahre zurück zur Front.

# Das Ende

Das Geſchwader liegt in Monthuſſart-Ferme. Gegen Mittag komme ich an und gehe gleich ins Kaſino. Viel neue Geſichter da. Hackenklappen, gemurmelte Namen. An der Tafel manches Wiederſehen. Gluczewſki, Maushacke, Rauter von Preſtins blonder Schopf, Drekmann. Man grüßt, man nickt, man trinkt ſich zu.

Manchen ſuchen die Augen vergebens, aber über die, die fehlen, wird nicht geſprochen.

Nach Tiſch nimmt mich Reinhard beiſeite. Er trägt den Geſchwaderſtock, den Stock des toten Rittmeiſters, der ſich auf jeden neuen Kommandeur vererben ſoll.

„Sie wiſſen ſchon, Udet?“ fragt Reinhard.

Ich nicke.

„Wenn Sie wollen, fahren wir mal hin.“

Hochſommertag, Mittagsſtille. Die Pappeln am Wege zittern in der Hitze wie in flüſſigem Glas. Der Wagen liegt ruhig und gut auf der Straße.

Auf einer kleinen Anhöhe rechts ein Kirchhof. Wir ſteigen aus, Reinhard geht voran, durch das ſchmiedeeiſerne Tor, durch die engen Gaſſen zwiſchen den Gräberreihen.

Vier friſch aufgeworfene Hügel, vier eckige Tafeln, darüber ein Kreuz aus zerſchlagenen Propellern. „Flugzeugf. Unteroffiz. Robert Eiſenbeck“, „Leutnant Hans Weiß“, „Leutnant Edgar Scholtz“, „Leutnant Joachim Wolff“ ſteht auf den Tafeln.



Reinhard grüßt, ich grüße.

„Sie haben einen guten Tod gehabt“, ſagt er.

Wir ſtehen lange ſo. Dann fahren wir zum Geſchwader zurück.

*

Es iſt anders geworden hier draußen.

Die Franzoſen fliegen faſt nur noch in großen Verbänden, fünfzig Einheiten, manchmal hundert. Wie Heuſchreckenſchwärme verdunkeln ſie den Himmel. Schwer, einen da herauszuſchießen.

Auch die Artillerie drüben arbeitet jetzt meiſt mit Luftbeobachtung. In langen Reihen ſtehen die Feſſelballons am Horizont, und über der toten Kraterlandſchaft des Trichtergeländes kreiſen unabläſſig die Beobachtungsflugzeuge. Die Truppe leidet ſchwer . . .

Ich liege noch im Bett, als das Telefon ſchrillt. Schlaftrunken tappe ich nach dem Hörer. Ein Artilleriehauptmann von vorn. Nördlich des Waldes von Villers-Cotterets ſteht ein Bréguet, leitet feindliches Feuer. Die Wirkung iſt furchtbar.

„Wo iſt das?“

Er nennt das Planquadrat der Generalſtabskarte.

„Wir kommen!“ Ich hänge ab.

Die anderen ſind alle unterwegs, ich habe keinen Dienſt an dieſem Morgen. Aber feſte Dienſtſtunden gibt es ſchon lange nicht mehr, wir müſſen ſtarten, wenn eine Anforderung kommt.

In fünf Minuten bin ich fertig und fliege ab. Die Front raſt an dieſem Tag. Die Granateinſchläge ſauſen ſo dicht nebeneinander in die Erde, daß Rauch, Staub und aufſpritzende Schollen einen Vorhang bilden, der ſich wie ein Schleier über die Sonne legt. Die

Landſchaft unter mir verſchwimmt in einem fahlen, braunen Dunſt.

Nördlich des Waldes von Villers-Cotterets treffe ich den Bréguet, etwa ſechshundert Meter hoch. Ich greife ihn ſofort an von hinten aus gleicher Höhe.

Beim Bréguet ſitzt der Beobachter hinter dem Piloten. Deutlich ſehe ich ſeinen Kopf über dem Maſchinengewehrkranz aufragen. Doch er kann nicht ſchießen, ſolange ich direkt hinter ihm bleibe. Seitenſteuer und Leitwerk ſeines eigenen Apparats verſperren ihm das Ziel.

Mein MG. bellt eine kurze Serie heraus. Der Kopf über dem Maſchinengewehrkranz verſchwindet. „Getroffen", denke ich.

Der Führer des Bréguet ſcheint ein verdammt ſchneidiger Burſche zu ſein. Obwohl ich ihn immer weiter unter Feuer halte, dreht er mit ſeinem ſchwerfälligen Vogel einen eleganten Turn und ſucht mir Richtung Heimat zu entkommen.

Ich muß ihn von der Seite her packen, um ihn ſelbſt oder den Motor zu treffen. Wenn der Beobachter noch lebte, wäre es ein ſchwerer Fehler, denn ich flöge ihm direkt in ſein Maſchinengewehr hinein.

Auf zwanzig Meter bin ich heran, da taucht der Beobachter auf, hinter ſeinem MG., ſchußbereit. Im nächſten Augenblick kracht und praſſelt es um mich her, als wenn Kieſel auf einen Gartentiſch fallen. „Gontermann!" denke ich. Mein Fokker bäumt ſich auf wie ein ſcheuendes Pferd und fällt dann wippend nach unten durch. Das Höhenleitwerk zerſchoſſen, Verwindung am Fuß des Knüppels getroffen, ein Kabel flattert loſe im Propellerwind.



Krankgeſchoſſen, lahmgeſchoſſen! Die Maſchine hängt links, Steuerung unmöglich. Sie fliegt im Kreiſe, immerzu im Kreiſe. Unter mir das Trichtergelände, das wieder und wieder von neuen Einſchlägen aufgeriſſen wird.

Es gibt nur eine Möglichkeit, zurückzukommen. Jedesmal, wenn der Fokker nach Oſten fliegt, gebe ich vorſichtig Gas. Dadurch ſchwingt der Bogen weiter aus, dadurch kann ich hoffen, mich bis an unſere Linien heranzutaſten.

Qualvoll langſam geht das.

Plötzlich ſtellt ſich die Maſchine kopf und ſauſt ſenkrecht wie ein Stein auf die Erde zu.

Fallſchirm — Beine anziehen — auf den Sitz ſtellen! Im nächſten Augenblick ſchleudert mich der Luftdruck nach hinten. Ein Schlag im Rücken, ich hänge feſt am Seitenruder. Der Fallſchirmgurt, in der Eile des Starts zu locker geſchnallt, hat ſich am Ausgleichslappen feſtgehakt. Die ſtürzende Maſchine reißt mich mit raſender Gewalt hinter ſich her.

„So wird weinen ..." denke ich, „Mutter ... man wird mich nicht erkennen ... keine Papiere mit ... die ſchießen unten wie toll ..."

Zugleich verſuche ich mit aller Kraft, den Ausgleichslappen wegzubiegen. Es geht ſchwer, furchtbar ſchwer. Die Erde raſt auf mich zu. Da — ein Ruck — ich bin frei! Die Maſchine ſauſt unter mir weg. Noch ein Ruck. Ein ſcharfer Riß geht durch den Leib, ich hänge wie ein Schwimmer im Fallſchirmgurt. Gleich darauf ein Schlag — ich bin gelandet. Im letzten Augenblick hat ſich der Fallſchirm geöffnet.

Der Schirm bauscht sich über mir. Um mich her krachende Einschläge. Ich kämpfe wie ein Ertrinkender unter Wasser gegen die weiße Leinwand. Endlich komme ich frei.

Ödes Trichtergelände. Zwischen den Fronten muß ich sein, wo, weiß ich nicht. Nur eins: nach Osten laufen, dort winkt die Heimat.

Es ist gegen acht Uhr. Die Sonne im Osten schimmert so matt, wie ausgeglüht. Von hier unten ist der Vorhang der Explosionen noch dichter.

Ich hake den Fallschirm aus und laufe. Die Einschläge kommen näher, als wollten die Granaten ein Wettrennen mit mir machen. Eine große Erdscholle dröhnt mir an den Hinterkopf wie eine Faust. Ich stürze zu Boden, raffe mich auf, laufe weiter. Das rechte Bein schmerzt, ich muß es mir bei der Landung verstaucht haben.

Ein Trichter, ein paar flache, französische Stahlhelme. Bin ich noch hinter der feindlichen Front? Die Soldaten kehren mir den Rücken zu und sehen nach Osten. Sie liegen regungslos. Vielleicht sind sie tot.

Es ist besser, ich umgehe sie. Ich tauche in ein Getreidefeld unter, die Halme sind schon fast mannshoch. Gebückt laufe ich hindurch, den Hang hinauf, der sanft nach Osten ansteigt.

Das Feld ist sehr lang, aber einmal hat es ein Ende. Durch die grüne Gardine der Halme halte ich Ausschau.

Ein Offizier steht da, hoch aufgerichtet.

„Erstes ... Feuer!" kommandiert er. Das Aufbrüllen eines Geschützes antwortet. Ich richte mich auf, winke ihm. Er winkt zurück, ich laufe auf ihn zu.



„Zigarette", sage ich mit trockenen Lippen. Er grüßt. „Bayer", stellt er sich vor, während er sein Etui zückt. „Udet." Für einen Augenblick ist das Trommelfeuer ausgelöscht, Macht einer Erziehung, die selbst der Krieg nicht lockern kann.

„Zweites fertig?" schreit er. „Fertig!" dröhnt's unten aus den Geschützständen zurück. „Zweites ... Feuer!" Die Erde zittert unter der Detonation.

Er reicht mir ein Zündholz. Mit langem, durstigem Zug sauge ich den Rauch ein.

„Habe Ihren Absprung beobachtet, Herr Kamerad", sagt er, „dolle Sache das. Drittes fertig?"

Ich frage ihn nach dem Weg zu den rückwärtigen Stellungen. Er deutet mit dem Daumen über die Schulter auf die Höhen von Cutry.

Ich danke ihm, laufe humpelnd weiter. Eine neue Feuerzone. Wieder rücken mir die Einschläge dicht auf den Leib. Einmal wirft mich der Luftdruck zu Boden.

Ein Unterstand, davor ein brennendes Feuer, Schutz gegen Gas. Drin, im Unterstand, ein Durcheinander von Offizieren und Mannschaften. Ich wende mich an einen Telefonisten, er soll mich mit dem Geschwader verbinden.

„Der Udet", schreit jemand hinter mir, „der Erni!" Ich drehe mich um, ein fremder Soldat. Aus seinem bleichen, harten Gesicht mit den geröteten Augenlidern spricht die Anspannung durchkämpfter Tage, durchwachter Nächte.

„Der Moser-Carl?" frage ich zögernd.

Ja, er ist's! Unter seiner Anleitung habe ich in der Fabrik meines Vaters die ersten Röhren zusammengeschweißt.

„Weißt du noch ... weißt du noch ...?“ Die Welt um uns her verſinkt. Wir ſtehen wieder auf dem Oberwieſenfeld, drei Jungens, Willi Götz, Otto Bergen und ich. Und Carl liegt hinter uns auf der Erde im Sonntagsſtaat, kaut an einem Grashalm und ſchaut uns zu. Wir laſſen Drachen ſteigen.

Ein kleines Mädchen begleitet jeden Start mit Händeklatſchen. Willi Götz greift ſie, fünf Rolloplane werden gekoppelt, ſie wird daran gebunden, und heidi gehts hoch in die Luft. Sie ſchreit, als wenn ſie am Spieße ſteckt, die Mutter kommt gerannt, wir reißen aus. Nur Otto bleibt. Er ſteht da und zieht langſam und vorſichtig die Drachen wieder ein. Die dicke Frau heult und haut ihm von Zeit zu Zeit eine Ohrfeige. Aber er läßt den Strick nicht los.

„Wo iſt Otto jetzt?“ fragt Carl.

„Tot“, ſage ich.

„Hm, auch tot“, brummt er.

Mein Geſpräch kommt. Der Geſchwaderwagen erwartet mich auf der Straße Soiſſons—Chateau Thierry. Bis dorthin ſoll ich mir ein Pferd vom Regimentsſtab leihen.

Am Spätnachmittag ſteige ich wieder auf, mit einer neuen Maſchine. Unter mir im Trichtergelände ſehe ich den Fokker, mit dem ich mittags abgeſtürzt bin. Das nackte, verbrannte Geſtänge ragt in die Luft. Wie ein Vogelgerippe ſieht es aus.

*

Der Krieg wird härter mit jedem Tag. Wenn bei uns ein Flugzeug aufſteigt, ſtarten drüben fünf. Und wenn einer von ihnen bei uns herunterkommt, dann ſtürzen wir uns über ihn her, plündern ihn

Nach dem Abſprung mit dem Fallſchirm wieder bei der Staffel, 28. Juni 1918. Rechts mein Kamerad Drekmann

Jagdgeschwader
Frhr. v. Richthofen №1.
Jagdstaffel 4.

Flughafen, am 29.9.18.

# Luftkampfbericht.

1. Zeit (Tag, Stunde und Minute): 26.9.18 5,20 Uhr nachm.

2. Ort (Absturz oder Landestelle des Gegners): südl.Metz, diesseits.

3. Flugzeugart: D. H. 9.

4. Besondere Kennzeichen und Staatsangehörigkeit des Gegners:

5. Besondere Kennzeichen des eigenen Flugzeugs: Fokk.D.VII.4253.
Rumpf rot, an den beiden Rumpfseiten Buchstaben " LO "

6. Namen und Schicksal der Insassen des feindlichen Flugzeugs: tot.

7. Hergang des Luftkampfes: Nach Abschuss des ersten D.H.9 griff ich das Geschwader, das nur noch aus 5 oder 4 Einheiten bestand und sich auf dem Rückflug befand, erneut an. Ich schoss den mittleren D.H.9 erst stinkend und sofort darauf brennend. Der Brand liess teilweise nach und fachte wieder auf. Der Absturz erfolgte in Gegend südl. Metz

Udet
Oblt. u.Führer

Zeugen des Luftkampfes:

Oblt.Göring, Jagdgeschw.Frhr.v.Richthofen
" v.Wedel, Jagdstaffel 11
" Frhr. v.Boenigk, Jagdgeschwader II.
Lt.d.R.Koepsch, Jagdstaffel 4
" v.Radzack,
Flugmelde-Offizier Flakgruke 39. .....

An
Jagdgeschwader Frhr.von Richthofen No.1

Vorstehenden Bericht des Oblt.d.R. U d e t mit der Bitte überreicht, die Anerkennung des Abschusses als 62.Luftsieg, 185.Sieg de Jagdstaffel 4 höheren Orts erwirken zu wollen.

Udet
Oberlt.d.R. und Führer.

Nr. 3790. Z. Armee-Druckerei 1. 300.

Jagdgeschwader
Frhr. v. Richthofen №1.
Jagdstaffel 4.

Abschrift der Zeugenberichte zum Abschuss eines D.H.9 am 26.9.18.

26.9.18.

Ich beobachtete gegen 5,15 Uhr wie die rote Maschine des Oblt. U d e t erst einen D.H.9 abmontierend und kurz darauf einen zweiten D.H.2 brennend zum Absturz brachte. Gegend südöstl. Metz.

gez Goring, Kdr.
des Jagdgeschw.Frhr.von Richthofen.

---

Ich beobachtete wie am 26.9.18 gegen 5,10 nachm. die hellrote Maschine des Oblt. U d e t zuerst westl.Metz einen D.H.9 abschoss; er ging herunter und montierte ab. Oblt. U d e t griff dann das fdl.Geschwader von neuem an, worauf ein D.H.9 brennend südöstl. Metz abstürzte.

gez. v.Wedel, Oblt.
Jagdstaffel 11.

---

Ich sah vom Flugplatz Tidémont mit Scheerenfernrohr am 26.9.18 gegen 5,15 abends, wie ein roter Fokker innerhalb einiger Minuten 1 D.H.9 brennend und 1 D.H.9 abmontierend abschoss.

26.9.18

gez.Frhr.v.Boenigk, Oblt.
Kdr.d.Jagdgeschwaders II.

---

Ich sah vom Boden aus, wie Oblt. U d e t ein Bombengeschwader angriff und 2 D.H.9 abschoss. Die rote Maschine war vom Boden gut zu erkennen, desgl.auch das Schiessen.Oblt. Udet war auf ganz dichte Entfernung heran. Der erste zerplatzte beim Anflug, der zweite brannte beim Rückflug.Zeit: gegen 5,00 Uhr.
26.9.18.

gez. Koepsch. Lt.d.R.
Jagdstaffel 4.

---

Am 26.9. 5,00 nachm.griff die rote Maschine einen D.H.9 an, der sich rechts hinten am Geschwader befand. Der D.H.9 kippte senkrecht, fing sich nach 200 m, überschlug sich und montierte in Gegend Monteningen ab.Darauf griff die rote Maschine das Geschwader von vorne an und schoss einen brennend.

gez. v.Radzack, Leutnant.

---

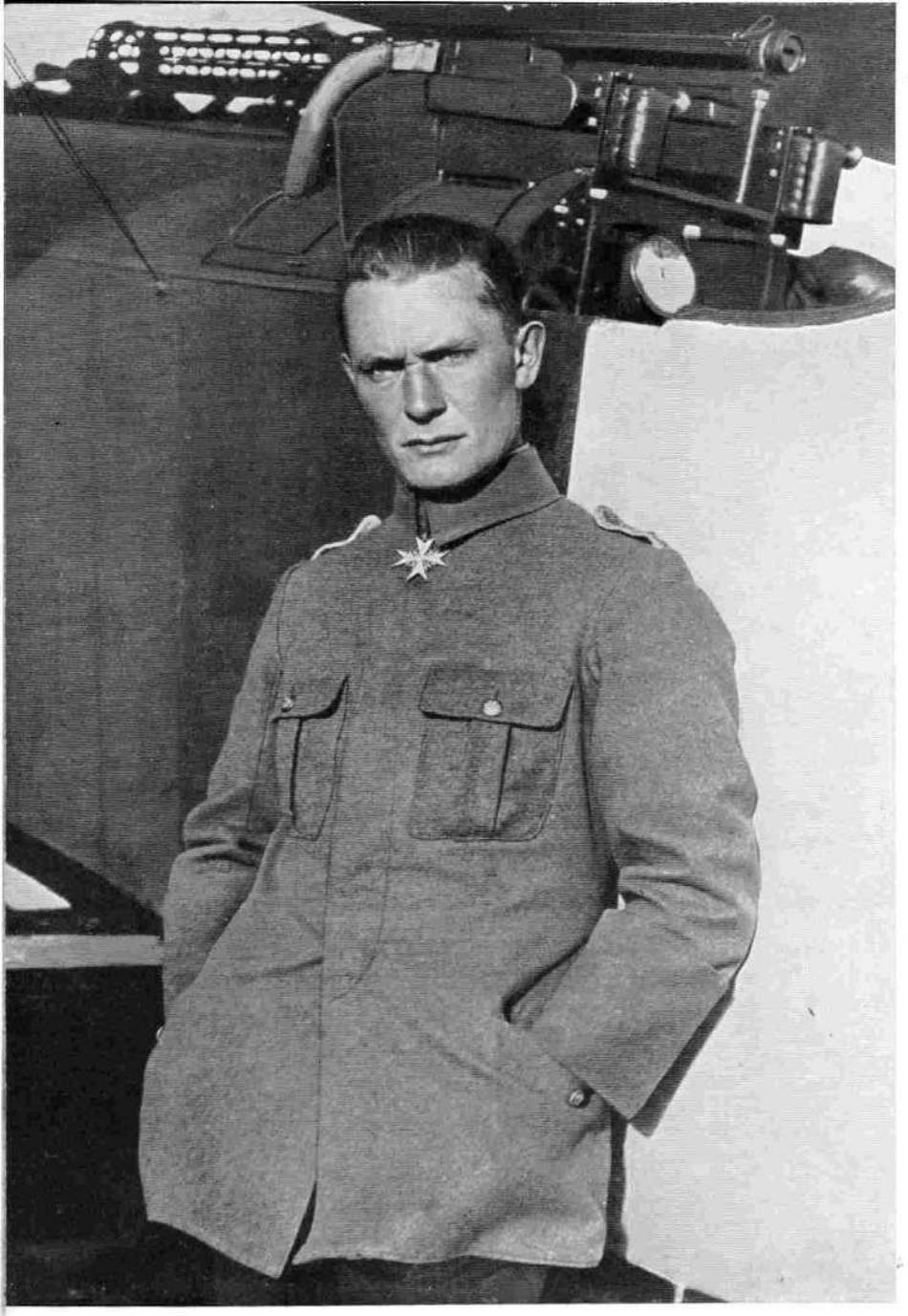
Am 26.9.18 nachmittags 5,10 sah ich, wie Oblt. U d e t aus einem engl.Bombengeschwader einen D.H.9 aus nächster Nähe angriff und beschoss, worauf das fdl.Flugzeug steil herabfiel und abmontierte, die Trümmer fielen in Gegend Mühlen.

gez. Bender, Lt.d.R.
Jagdstaffel 4.

---

Wir griffen gestern abend 5,10 Uhr ein fdl.Bombengeschwader auf dem Anflug nach Metz an. Ich sah, wie Oblt.Udet, der als Erster heran war, einen D.H.9 angriff. Der Gegner kippte nach wenigen Schüssen seitwärts und flog stinkend in der Rückenlage schräg abwärts. Der Beobachter stürzte heraus. Nach wenigen Augenblicken zerplatzte der D.H.9.

gez. Kraut, Lt.d.R.
Jagdstaffel 4.



Göring, der letzte Kommandeur des Richthofen-Geschwaders

aus. Denn solche Meßinstrumente, von Nickel blitzend und schillernd von gelbem Messing, gibt es bei uns schon lange nicht mehr. Wir haben diesem Überfluß nichts entgegenzusetzen als unser Pflichtgefühl und die Kampferfahrung von vier langen Jahren. Jeder Start jetzt bedeutet einen Kampf, und wir starten oft. In der Zeit vom dritten bis fünfundzwanzigsten August schieße ich zwanzig Gegner ab.

Bei einem der Toten findet man mein Bild, aus einer Zeitung vom gleichen Tage ausgeschnitten. „As des as" steht darunter. Der Rittmeister ist tot, und ich habe jetzt die meisten Abschüsse.

Am Mittag des Achten kommt der Befehl ans Geschwader: Sofort mit allen verfügbaren Maschinen hinauf zur Somme.

Dort oben tobt seit Tagen die Durchbruchsschlacht der Engländer. Es soll kritisch stehen für uns.

Vier Schwärme großer unheilbringender Vögel rauschen wir durch die Luft nach Norden zu. Je weiter wir hinaufkommen, um so deutlicher zeigt die Welt unter uns die Spuren der Schlacht. Bei Fontaine les Cappy entdecke ich einen feindlichen Infanterieflieger, der dicht über unseren Gräben entlangstreicht. Für einen Augenblick löse ich mich von der Staffel, stoße auf ihn hinunter, nehme ihn unter Feuer. Beim zwanzigsten Schuß zerplatzt er in der Luft, zerschellt neben den Gräben. Es ist fünf Uhr dreißig nachmittags.

Gegen sechs wird das Benzin bei uns knapp. Wir hatten nur geringe Vorräte, als wir abflogen. Der Nachschub war schlecht in den letzten Tagen, und an einen so weiten Überlandflug hat niemand von uns gedacht. Wir müssen landen und tanken.

Ein kleiner Flugplatz unter uns. Wie Stare ins Getreidefeld fallen

wir ein. Maſchine ſteht bei Maſchine, der ganze Platz iſt gepfropft voll.

Die Staffelführer laſſen ſich beim Kommandanten melden. Es iſt ein umgänglicher Mann. Er möchte uns gern helfen, aber ſchließlich braucht er für ſeine eigenen Flieger Benzin. Er ſoll ſeine Vorräte teilen, ſchlagen wir ihm vor. Er zögert.

Während wir verhandeln, iſt die Luft vom Brauſen der engliſchen Motoren erfüllt. Schon auf dem Herflug wehte uns der durchdringende Rizinusdunſt ihres Treibſtoffs entgegen.

Ab und an taucht ein Schwarm auf und verſchwindet wieder hinter Wolkenfetzen. Es iſt ein kühler Sommerabend. Die ſchweren Wolken ſind nach Oſten abgezogen, ziehen ihre zerfetzten Schleppen hinter ſich her über den Himmel. Nur einzelne blaue Inſeln ſchimmern durch. „Gutes Wetter für Ballonangriffe", denke ich.

Da ſtößt aus dem grauen Dunſt über uns ein engliſcher Flieger herunter, ſchießt aus beiden Läufen auf unſere eng gepreßten Maſchinen. Es iſt ein erbärmlicher Anblick. Das Geſchwader Richthofen, wie ein Hühnervolk hier unten zuſammengedrängt, wehrlos ohne Benzin, darüber ein Raubvogel, der Engländer.

Ein wütender Zorn packt mich. Ich renne zu meiner Maſchine und ſtarte unangeſchnallt.

Wieder raſt er über uns hinweg. Ich ſpringe ihn von unten her an. Er iſt ſo überraſcht, daß er vergißt, ſich zu wehren. Zehn Schuß nur, da taumelt er, ſtürzt und haut dicht neben dem Flugplatz in die Erde. Tot. Es war ein engliſcher SE 5 mit Führerwimpel. Ich lande ohne einen Tropfen Benzin, mit ſtehendem Propeller. Zeit: ſechs Uhr dreißig nachmittags.



Endlich haben wir vom Kommandanten des Flugplatzes den Schnaps für unſere Maſchinen eingehandelt. Er reicht höchſtens für zehn Minuten, gerade ſo lange, daß wir unſeren neuen Beſtimmungsort erreichen können.

Wir landen dort auf freiem Feld. Infanteriſten laufen auf uns zu. Sie ſind ſehr froh, daß wir kommen. Die Engländer haben in der letzten Woche jeden Tag das Gelände durch Schwärme von Infanterieſliegern beſtreichen laſſen. Und abends, zwiſchen acht und neun, kommen zwei Sopwith-Camels herüber und werfen Flugzettel ab.

Einer zeigt mir ſo ein Ding, es hat einen ſchwarz-rot-gelben Rand. Angebliche Deſerteure fordern die Soldaten in den Schützengräben auf, es ihnen nachzutun.

„Zwiſchen acht und neun, ſagt ihr?"

Ich borge mir von meinen Kameraden das Benzin zuſammen, ſtarte. Die Sonne ſteht ſchon tief im Weſten, umrandet die Wolken mit fahlem Gold.

Südlich von Foucaucourt treffe ich die beiden. Der eine ſtreicht ſofort nach Weſten ab, der andere bleibt. Er ſchüttet mir von oben her einen Regen von Flugblättern ins Geſicht. Kurvenkampf. Mit ſeiner kleinen, leichteren Maſchine kann er engere Kreiſe ziehen als ich mit meinem ſchweren Fokker D VII. Aber ich bleibe immer hinter ihm. Er will mich abſchütteln, ſetzt kaum hundert Meter hoch zu einem Looping an. Ich folge unmittelbar. Am Scheitelpunkt ſauſe ich unter ihm durch, der Radius meiner Umdrehung iſt größer. Ich ſpüre einen leichten Schlag, und als ich wieder nach unten ſehe, kriecht er mühſam aus den Trümmern ſeines Apparates heraus.

Deutsche Soldaten nehmen ihn in Empfang. Ich weiß nicht, was geschehen ist. Ich kann mir nur denken, daß ich ihn beim Überfliegen gerammt haben muß. Es ist mein dritter Kampf heute. Die Uhr zeigt acht Uhr vierzig.

Drei Tage später besuche ich ihn im Lazarett von Foucaucourt. Als Revanche für seine Flugblätter nehme ich ein Kästchen Buchenlaubzigarren mit. Meine Vermutung stimmt. Im Scheitelpunkt des Loopings hat mein Fahrgestell sein oberes Tragdeck gerammt und außerhalb der Stiele geknickt. „Auf ein solches clinch fighting war ich nicht vorbereitet", sagt er lachend. Es ist ein netter Kerl, ein langer Student aus Ontario.

Fünfzehn Jahre später höre ich noch einmal von ihm beim Flugmeeting in Los Angeles. Rascoe Turner bringt mir auf seinem Nonstop-Flug quer durch den Kontinent eine Karte mit. Sie hat einen schwarz-rot-gelben Rand und ist von angeblichen Deserteuren an die Soldaten in den Schützengräben gerichtet. Der Student aus Ontario hat sie mir geschickt. Es ist die letzte aus seinem Vorrat, und er hat 1918 vergessen, sie mir zuzuwerfen.

Bei Einbruch der Dunkelheit lande ich wieder beim Geschwader. In dieser Nacht schlafen wir auf der blanken Erde unter unseren Maschinen.

Im Morgengrauen des nächsten Tages hastiges Wecken.

Die Tanks kommen! Über Nacht ist Benzin und neue Munition herangeschafft worden. Wir teilen uns die Abschnitte ein und starten.

Zwischen Bapaume und Arras sehe ich sie. Künstlicher Nebel dampft vor ihnen auf, und dahinter kriechen sie über die flachen



Wiesen. Fünfzehn Stück, wie gewaltige stählerne Schildkröten. Sie kriechen, kriechen, kriechen.

Über die erste deutsche Stellung sind sie schon hinweg ... über die zweite ... und rollen weiter ins Hinterland hinein.

Sturzflug und volle Salven aus beiden Läufen, Steigen, wieder Sturzflug und volle Salven. Keine Wirkung. Ein Specht klopft gegen ein eisernes Tor, so ist das.

Die deutsche Infanterie hat sich hinter den Bahndamm Bapaume-Arras zurückgezogen. Wie ein Festungswall ragt er aus dem sumpfigen Wiesengelände auf, vier Meter hoch, mit Schotter bedeckt. Von dort her rattern ihre Maschinengewehre in den Waschküchendunst des künstlichen Nebels hinein. Unablässig, aber ohne Wirkung.

Die Schildkröten kriechen weiter.

Jetzt ist eine an den Bahndamm heran. Schwerfällig klettert sie die Böschung hinauf, rollt oben die Gleise entlang.

Ich sehe, wie unsere fluchtartig die Stellung räumen, die Maschinengewehre mit sich schleppend. In Knicks und Wassergräben verschwinden sie.

Langsam schleppt sich der Tank oben auf dem Bahnkörper entlang und belfert seine Salven hinter ihnen her. Neue Möglichkeit für mich: jetzt kann ich ihn von der Seite packen. Kaum drei Meter über dem Boden jage ich auf ihn zu, ganz dicht heran, überspringe ihn, kehre um und attackiere ihn von neuem. So nah rücke ich ihm auf den gepanzerten Leib, daß ich jede Niete der Stahlplatten, jedes Geschützrohr erkennen kann. Selbst das verwaschene Kleeblatt an der Seite, Talisman oder Wappen. Wieder ein Sprung über ihn

hinweg, das Fahrgeſtell ſtreift faſt den Buckel des Panzerturms. Kehrtwendung, wieder ſchieße ich auf ihn los.
Durch dieſe Taktik des Bodenangriffs ſchalte ich die anderen Tanks aus. Denn wenn ſie auf mich feuern, treffen ſie ihren eigenen Mann.
Bei der fünften Attacke merke ich die erſte Wirkung. Schwerfällig taſtet ſich der Tank zum Rand des Bahnkörpers, will zurück in die Wieſen zu den anderen, in den Schutz des künſtlichen Nebels. Ich laſſe ihn nicht aus dem Auge, verfolge jede ſeiner Bewegungen. Vorſichtig ſchiebt er ſich über die Böſchung hinaus. Jetzt hängt die Hälfte ſeines plumpen ſtählernen Körpers in der Luft. Im nächſten Augenblick taumelt er, ſchwankt, überſchlägt ſich die Böſchung hinunter und bleibt unten liegen, auf dem Rücken, wehrlos, hilflos wie ein gefallener Käfer.
Von oben ſtoße ich auf ihn hinab, hämmere meine Schüſſe in die dünn gepanzerte Bauchſeite des Ungetüms. Die Raupenketten drehen ſich noch, die rechte ſchnellt auf, greift wie ein Polypenarm in die leere Luft, fällt zurück. Der Tank liegt jetzt ganz ſtill, wie tot. Aber noch immer hämmere ich meine Schüſſe in ihn hinein.
Die Seitentür neben dem Geſchützturm öffnet ſich. Ein Mann ſtürzt heraus, die Hände vor dem blutenden Geſicht. Ich bin ſo nahe, daß ich alles ſehen kann. Aber ich kann nicht mehr ſchießen, meine Munition iſt verbraucht bis auf die letzte Patrone.
Ich fliege zum Gefechtslandeplatz, laſſe neue Gurten einſpannen, kehre zurück. Kaum zwanzig Minuten hat das gedauert.
Aber der Tank iſt tot. Schwarz und regungslos liegt er da, neben ihm auf dem Raſen drei Soldaten. Die engliſchen Sanitäter



müſſen inzwiſchen dageweſen ſein. Sie haben die Leichen herausgeholt und liegenlaſſen. Mag eine Granate ſie begraben.
Die Nacht kommt. Der Nebel aus den Wieſengründen dampft zum dunklen Himmel auf. Der Tankangriff iſt abgeſchlagen. Auf der Linie Bapaume—Arras iſt er zum Stehen gekommen, an der ganzen Front.

*

Eine aufgeregte Stimme am Telefon: „Eben ſind zwei Ballons bei uns abgeſchoſſen. Die feindliche Staffel kreiſt noch immer über unſerer Stellung."
Wir ſtarten ſofort, die ganze Staffel 4 mit allen verfügbaren Maſchinen, Richtung auf Braie zu. Wir fliegen dreitauſend Meter hoch, unter uns die deutſche Ballonkette, ſchräg über uns die engliſche Staffel, fünf SE 5. Wir halten uns unter ihnen und warten ihren Angriff ab. Doch ſie lauern, ſcheinen den Kampf vermeiden zu wollen.
Plötzlich ſauſt wie ein Pfeil eine Maſchine an mir vorbei in die Tiefe, auf den Ballon zu. Ich drücke nach unten — hinterher. Einer von der engliſchen Staffel iſt's, der Führer. Der ſchmale Wimpel flattert vor mir her.
Ich drücke nach unten, drücke, drücke. Die Luft ſchrillt am Windſchutz. Ich muß ihn erreichen, einholen, ihm den Weg zu den Ballons abſchneiden.
Zu ſpät! Der Schatten ſeines Apparates huſcht wie ein Fiſch im flachen Waſſer über die prall geſpannte Ballonhaut hinweg ... ein blaues Flämmchen zuckt auf, kriecht langſam über den grauen

Rücken, und im nächſten Augenblick ſchießt eine Feuerſäule gen Himmel, da, wo eben noch die große, gelbe Hülle ſeidig glänzend ſchwankte.

Ein deutſcher Fokker ſchnellt auf den Engländer zu, eine zweite, kleinere Lohe ſpritzt neben der großen auf, in Rauch und Flammen gehüllt ſchlägt der deutſche Apparat auf die Erde auf.

Eine ganz enge Kurve ... lotrecht faſt ſauſt der Engländer nach unten, die Mannſchaft an der Ballonwinde ſpritzt auseinander. Schon hat ſich der SE 5 wieder aufgerichtet und fegt dicht am Boden entlang nach Weſten zu. So dicht am Boden, daß Schatten und Maſchine in eins verſchmelzen.

Doch jetzt bin ich hinter ihm. Ein tolles Jagen beginnt, kaum drei Meter über dem Boden. Wir ſpringen über Telegraphenſtangen hinweg, über Chauſſeebäume. Ein mächtiger Satz: der Kirchturm von Marécourt. Aber ich bleibe hinter ihm, ich bin nicht mehr abzuſchütteln.

Die Heerſtraße nach Arras. Von hohen Bäumen flankiert, wie eine grüne Mauer, zieht ſie ſich durch die Landſchaft.

Er fliegt rechts der Baumreihe, ich links. Jedesmal, wenn eine Lücke in den Wipfeln iſt, ſchieße ich.

Neben der Straße, auf einer Wieſe, lagert deutſche Infanterie. Obwohl ich ihm im Nacken ſitze, feuert er. Aber das iſt ſein Verderben.

In dieſem Augenblick bin ich über die Wipfel hinweggeſprungen — kaum zehn Meter von ihm entfernt — ſchieße.

Ein Zucken läuft durch ſeine Maſchine, das Flugzeug ſchwankt, taumelt in eine Kurve, ſchlägt aufs Feld auf, ſpringt wieder hoch wie ein aufs Waſſer geprellter Stein und verſchwindet mit einem



René Fonck, der erfolgreichſte überlebende Kampfflieger Frankreichs

Als mein Fluggaſt im Flamingo über Berlin

Eddie Rickenbacker, der erfolgreichste überlebende Kampfflieger Amerikas

**W. V. Bishop, der erfolgreichste überlebende Kampfflieger Englands**

Rascoe Turner überbringt mir in Los Angeles den letzten Abwurfzettel des Studenten aus Ontario

mächtigen Satz hinter einem Birkenwäldchen. Eine Staubwolke dampft auf.

Der Schweiß läuft mir in Strömen übers Gesicht, beschlägt die Brille, verklebt die Augen. Mit dem Jackenärmel fahre ich mir über die Stirn. Es ist Hochsommer, zweiundzwanzigster August, mittags halb eins, der heißeste Tag des Jahres, fast vierzig Grad Außentemperatur, und bei der Verfolgung lief mein Motor auf sechzehnhundert Touren.

Ich blicke mich um, dicht hinter mir drei SE 5. Sie haben meine Staffel abgeschüttelt, stoßen auf mich herunter, um ihren toten Führer zu rächen. Dicht über der Erde jage ich um das Birkenwäldchen herum. Kurze, schnelle Blicke über die Schulter weg nach hinten. Sie trennen sich, zwei kurven ab nach Westen und überlassen dem einen die Beute.

Ich weiß jetzt, daß ich es mit taktisch erprobten Kämpfern zu tun habe. Neulinge hätten sich zu dritt auf mich gestürzt. Alte Jagdflieger wissen, daß man sich bei der Verfolgung eines Gegners nur im Wege ist.

Es steht schlimm um mich. Der andere arbeitet sich immer näher heran, kaum dreißig Meter schätze ich den Abstand, und noch immer schießt er nicht. „Mit drei, vier Schuß wird er mich erledigen wollen", denke ich.

Die Landschaft ist sanft gewellt, Hügelrücken, mit kleinen Gehölzen bestanden. Um diese Wäldchen kurve ich herum.

Unter Bäumen eine deutsche MG.-Abteilung. Sie starren zu uns herauf. „Wenn sie doch schießen wollten, wenn sie mich doch erlösen könnten!" Aber sie schießen nicht. Vielleicht ist der Abstand zwischen

den beiden Apparaten zu kurz, vielleicht fürchten sie, beim schwalbenschnellen Auf und Nieder mich zu treffen.
Mein Blick umfaßt Wälder, Hügel, Wiesen. Das also ist die Gegend, wo ich fallen soll!
Ein kleiner, dumpfer Schlag an mein Knie. Ich blicke hin, süßlich fader Phosphorgeruch, im Patronenkasten vor mir ein kleines, rundes Loch. Die Hitze — die Leuchtspur-Munition hat sich entzündet, eine Patrone ist explodiert — wenige Sekunden später wird mein Apparat in Flammen stehen.
Man denkt nicht in solchem Moment, man handelt oder man stirbt. Ein Druck auf den Abzugsbügel der M G.s, und aus beiden Läufen knattert die Munition in die blaue Luft hinein, zieht lange weiße Fäden hinter sich her.
Ein Blick nach rückwärts, atemlose Überraschung, und dann ein paar mächtige Züge aus voller Lunge.
Der Gegner biegt ab, weicht den weißen Fäden aus, denkt wohl, ich schieße rückwärts.
Ich fliege nach Hause.
Nach der Landung bleibe ich eine ganze Weile in der Maschine sitzen. Behrend muß mir aus dem Apparat helfen.
Ich gehe zur Schreibstube.
„Oberleutnant Göring kommt heute abend", sagt der Feldwebel.
Ich sehe ihn mit leeren Augen an.
„Göring, unser neuer Geschwaderkommandeur", wiederholt er.
„Ja, ja." Meine Stimme klingt mir selbst fremd und tonlos. Ich will auf Urlaub fahren. Gleich. Sofort. So soll er mich nicht sehen.

*



Als ich vom Urlaub zurückkomme, liegt das Geschwader in Metz. Die Verluste waren zu groß. Dreihundert Prozent sind gefallen. Dreimal im Laufe des Krieges ist der Bestand an Offizieren erneuert worden. Kaum einer von denen ist mehr da, die die ersten Flüge mit dem Rittmeister machten. Deshalb hat uns die Heeresleitung aus dem Brennpunkt der Schlachten herausgezogen und für kurze Zeit an eine ruhigere Front gestellt.
Göring fliegt gerade Sperre mit seiner Staffel, als ich auf dem Flugplatz ankomme. Er landet, wir begrüßen uns. Sein Gesicht ist finster. Er ist an Richthofens Stelle gesetzt worden, weil er als der begabteste Luftstratege der Armee gilt. An dieser toten Front liegt er brach, muß seine Schlachten auf dem Papier schlagen.
„Tag, Udet", sagt er brummig.
Dann starte ich mit meiner Staffel.
Sprengpunkte am Horizont, schwarze Wölkchen deutscher Flaks, feindliche Flieger in Sicht.
Sie kommen näher, sieben Maschinen, Doppelsitzer de Havilland 9. Wir sind sechs. Aber die drüben sind neu an der Front, eine amerikanische Formation. Der Jüngste von uns hat die Erfahrung von zwei Kampfjahren ihnen voraus.
Dicht beim Flugplatz treffen wir uns. Das Ganze dauert kaum fünf Minuten. Gluczewski schießt einen ab und Kraut, meiner kommt brennend bei Monteningen herunter.
Die anderen wenden um, fliegen nach Hause. Ein einzelner streicht dicht über mir entlang. Ich stelle meinen Fokker auf den Schwanz und feuere gerade nach oben in die Luft hinein. Er kann nicht mehr ausbiegen, er muß durch meine Geschoßgarbe hindurch. Kaum

fünfzig Meter über mir zerplatzt er, ich muß eilig nach unten wegdrücken, um nicht von den brennenden Trümmern getroffen zu werden.

Ein dritter saust an mir vorbei nach Westen. An seinem Schwanz flattert der Führerwimpel. Ich setze mich hinter ihn. Als er merkt, daß er verfolgt wird, dreht er bei, fliegt mir entgegen. Eine Salve springt drüben auf, ich spüre einen brennenden Schmerz im linken Oberschenkel, und aus dem zerschossenen Tank sprudelt das Benzin mir entgegen wie eine Dusche.

Ich schalte die Zündung aus und lande.

Die Kameraden umringen mich. Sie haben vom Flugplatz aus jede Phase des Kampfes beobachten können.

Aufgeregt reden sie durcheinander: „Mensch, Udet, haben Sie ein Schwein ... seit vier Wochen der erste Gegner ... heute vom Urlaub zurückgekommen, und gleich so 'ne Bescherung ..."

Ich klettere aus dem Apparat heraus und betrachte meine Verwundung. Der Schuß ist durchs dicke Fleisch gegangen, ein bißchen Blut sickert noch heraus.

Die anderen treten beiseite, Göring kommt auf mich zu. Ich melde: „Einundsechzigsten und zweiundsechzigsten Gegner abgeschossen. Selbst leicht verwundet. Schuß durch linke Backe, Gesicht unverletzt."

Göring lacht, schüttelt mir die Hand.

„Nett von mir, daß ich hier sitze und die Abschüsse für Sie reserviere", sagt er. Ein guter Kamerad.

*



Und dann kommt das Ende, unfaßbar für uns, die wir bis zuletzt gekämpft haben, ein Friede, den keiner von uns versteht.

Eines Tages halte ich ein Papier in den Händen.

# Entlassungsschein.

Dienstgrad: Oberleutnant, d. Res.

Vor- und Zuname: Udet, Ernst.

Ersatztruppenteil usw.: Flieger-Ers. Abt. III Gotha.

Kommandiert zu: Jagdsta 4.

Geburtsort und Geburtstag: 26. 4. 96. Frankfurt a/M.

Entlassen

nach: München

am: 18. November 1918.

Bemerkungen: —

Mitgegebene Bekleidungsstücke usw.:

(Marschanzug. Nach Bedarf Tornister, Brotbeutel, Feldflasche, Kochgeschirr.)

Hat ____ Mk. Marschgeld erhalten.

Hat ____ Mk. Entlassungsgeld erhalten.

Flieger-Ersatz-Abt. 3. Stempel Gotha.

Gotha, den 14. Januar 1919

i. V.

(Unterschrift)

Leutnant.

Flieger-Ersatz-Abteilung III.

# Neuer Start

Der Mann ſtarrt mich unverwandt an. Er trägt einen graugrünen Soldatenmantel, Militärmütze ohne Kokarden und um den rechten Arm eine breite rote Binde. Soldatenrat. Von ſeinen dicken Backen aus zucken die rötlichen Bartſpitzen wie Flämmchen zu den Augen hinauf.

Es iſt im November 1918, ein trüber, regneriſcher Tag. Wir ſtehen auf der hinteren Plattform einer überfüllten Münchener Trambahn.

Der Mann ſtarrt und ſtarrt. Endlich ſtreckt er ſeine Hand aus, zeigt auf den Pour le mérite an meinem Hals:

„Dös is Blech", ſagt er laut.

Die Umſtehenden blicken auf, neugierig, was weiter geſchehen wird. Ich ſehe zum Fenſter hinaus auf den Aſphalt, wo die Regentropfen ſpringen, überlege gleichzeitig, was ich tun ſoll, wenn er angreift.

Da fährt mir auch ſchon ſeine haarige Tatze an den Hals, zupft an dem Orden: „Wollns den Blatſchari nöt abitun?" grollt er.

Er iſt viel größer als ich, aber ich habe die Entfernung genau berechnet. Im nächſten Augenblick habe ich ſeinen Eichhörnchenbart zwiſchen den Fingern, reiße aus Leibeskräften daran und ſchreie: „Wollns den Boart nöt abitun?"

Aufbrüllen des Getroffenen, er ſchlägt wütend um ſich, trifft den Schaffner, trifft die andern Fahrgäſte, nur mich trifft er nicht. Die Plattform wird zum Schlachtfeld. Der Schaffner ſchwingt Fäuſte wie Kohlenſchaufeln, knallt ſie dem andern gegen den Kopf.



Halteſtelle. Der Mann im Soldatenmantel kullert hinaus. Er rappelt ſich auf, reckt drohend die Fauſt. Flüche poltern hinter uns her. Die Bahn fährt klingelnd davon.

Ein paar dicke Spießer lachen. Aber ich kann das alles beim beſten Willen nicht komiſch finden.

*

Abends treffen wir Flieger uns oft in einer kleinen Bräuhausſtube. Die Stimmung iſt trübe. Man hat uns beiſeitegeſchoben, und wir haben noch nicht wieder Fuß gefaßt im bürgerlichen Leben.

„Weißt du", ſagt Greim zu mir, „wenn man wenigſtens wieder fliegen könnte und den ganzen Dreck von oben betrachten." Wir trinken und ſtarren vor uns hin.

Es iſt kalt in der holzgetäfelten Stube, mit Kohlen muß geſpart werden, die Lampen geben nur mattes Licht. An den Wänden Plakate, Wahlen zur Nationalverſammlung, ein Aufruf der Kriegsgefangenenfürſorge.

Ich packe Greims Arm: „Wir werden wieder fliegen", ſage ich und entwickle meinen Plan.

Am nächſten Morgen ſchon ſind wir auf dem Büro der Kriegsgefangenenfürſorge. Wir wollen Luftkämpfe zugunſten der Gefangenen veranſtalten, Luftkämpfe, Kunſt- und Schauflüge.

Man iſt ſkeptiſch. Wenn wir Maſchinen beſchaffen können, ja. Aber das wird ſchwer ſein. In Bamberg ſollen zwar welche ſtehen, ganz neue, die noch nicht abgeliefert ſind.

So fahren wir nach Bamberg hinaus. Ein kalter, freudloſer Morgen. Die Apparate ſtehen in einer leeren Fabrikhalle, einer

neben dem andern, wie Pferde vor einer Abdeckerei. Sie warten auf die Ablieferung an den Feind, das troſtloſe Ende. Das Herz blutet einem, wenn man das alles ſieht.

Wir verhandeln lange mit dem Materialverwalter. Schließlich können wir zwei Apparate loseiſen. Einen Fokker D 7 für Greim, einen Fokker Paraſol für mich.

Vierzehn Tage ſpäter an allen Plakatſäulen Münchens Anſchläge: „Luftkämpfe auf dem Oberwieſenfeld. Der Pour le mérite-Flieger Ritter von Greim gegen Oberleutnant Ernſt Udet."

Tauſende kommen, Zehntauſende. Es wird ein großer Erfolg für die Kaſſen der Kriegsgefangenenhilfe.

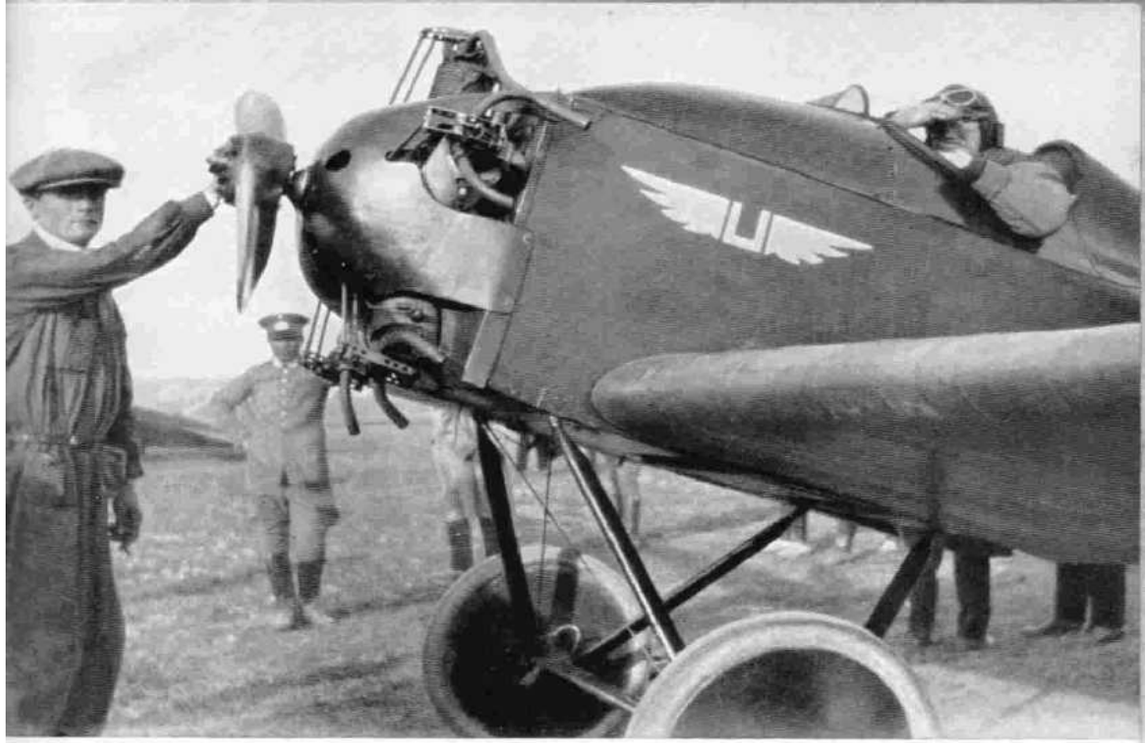
„Eigentlich", ſagt Greim, „iſt es doch ſcheußlich: das, was wir draußen im Ernſt betrieben haben, jetzt ſo zur Schau zu ſtellen . . ."

„Aber wir fliegen wieder", ſage ich.

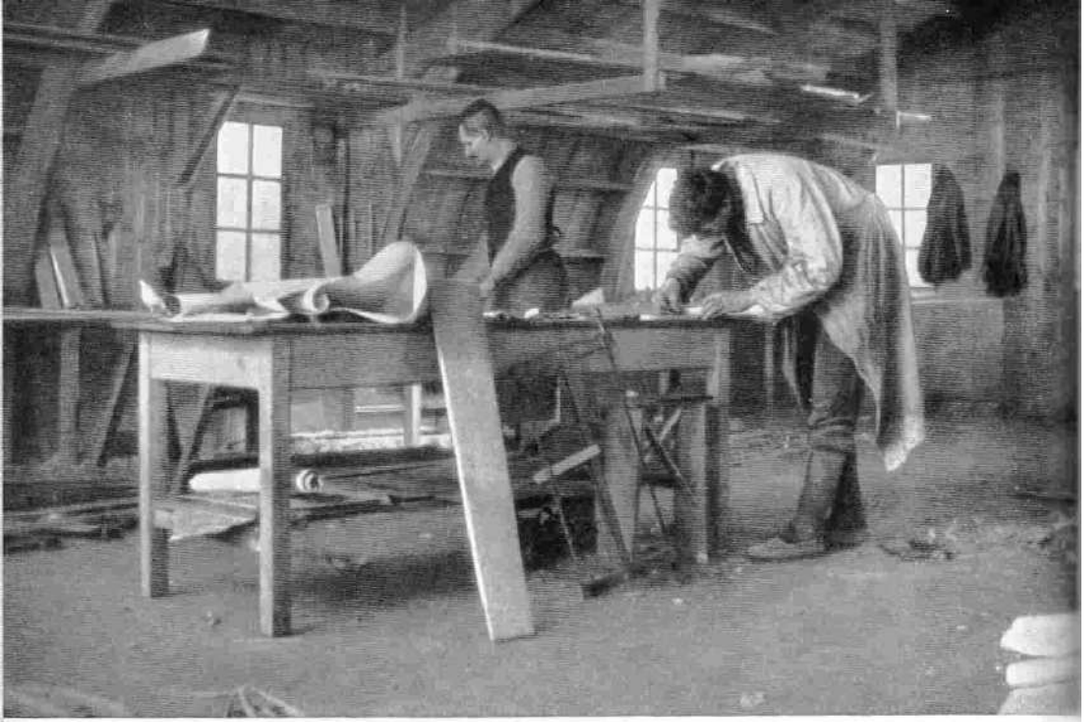
Und wir fliegen jeden Sonntag in einem andern Ort, rund um München herum, in ganz Bayern. Die Leute kommen und zahlen, die Kriegsgefangenenfürſorge iſt zufrieden mit uns. Wenn wir landen, werden wir von Neugierigen umringt, die wiſſen wollen, wie's draußen war.

Aber wenn wir in der Luft ſind, haben wir das alles vergeſſen. Greim iſt ein ebenbürtiger Gegner. Er kann ſich ſo in den Kampf hineinleben, als wenn es Ernſt und kein Spiel wäre. Einmal in Tegernſee verfolgt er mich ſo hitzig, daß er die Hochſpannungs-leitung überſieht. Sein Flugzeug verfängt ſich, ſchlägt auf den See auf und verſinkt. Er ſelbſt bleibt unverletzt, aber mit der Fliegerei hat's ein Ende. Ein Erſatzapparat iſt nicht mehr zu

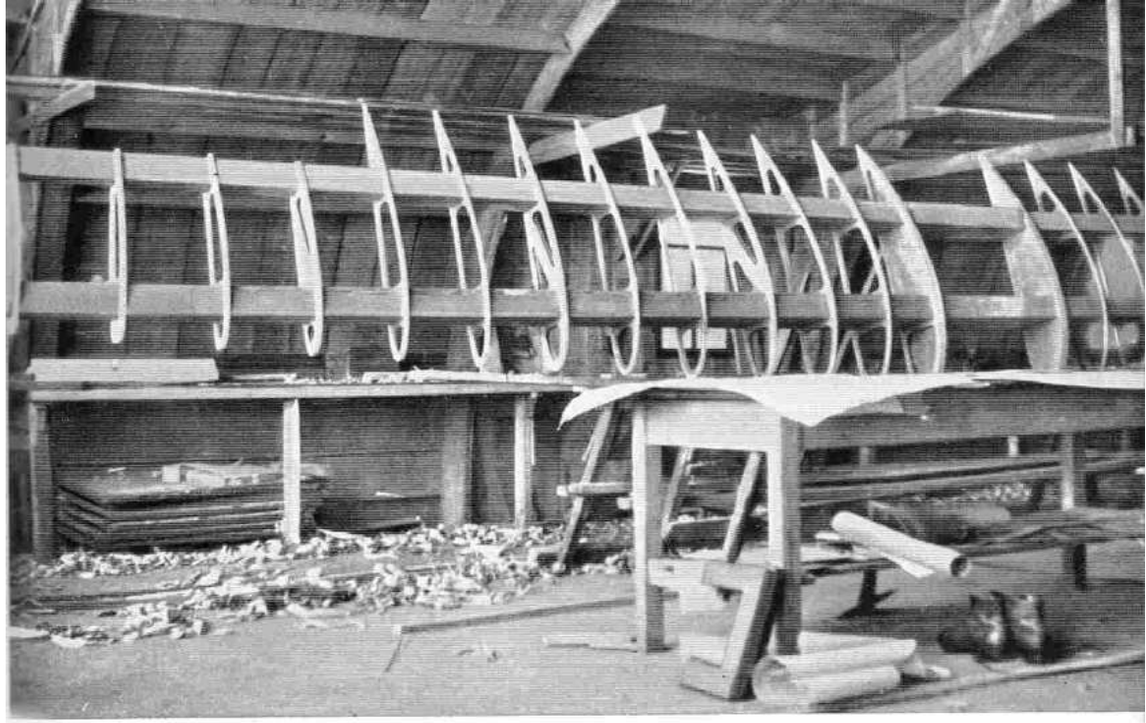




U 4 der Udet-Flugzeugbau-Geſellſchaft in Süd-Amerika 1923



Das erste Modell des Udet-Flugzeugbaus entsteht



Arbeit hinter getarnten Fenstern

Kunstflug auf dem Eibsee

beschaffen. Ich muß meinen Fokker sofort abliefern, stehe wieder auf der Erde.

*

Von Angermund habe ich gehört, daß die Rumpler-Werke einen Flugdienst München—Wien einrichten wollen. Ich melde mich als Pilot.

Es ist eine große Sache. Auf dem Oberwiesenfeld haben sich zum Start die Spitzen der Behörden eingefunden. Spiegelnde Zylinderhüte, rosig schimmernde Glatzen — und Reden, die volltönend übers Feld rollen.

Es wird geknipst, gefilmt und viel Hände geschüttelt. Dann fliegen wir ab. Wir sind drei Piloten, Doldi, Basser und ich. Die Apparate sind alte, umgebaute Militärmaschinen, nicht sehr bequem und reichlich schwach auf der Brust.

Unterwegs macht sich ein Gegenwind auf. Sieben Sekundenmeter nur, aber unsere Vögel können schwer gegen ihn an, bleiben in der Luft stehen. Schließlich geht uns allen das Benzin aus, wir müssen notlanden. Keiner erreicht an diesem Tage Wien.

Dort aber warten draußen auf dem Flugplatz Aspern die Vertreter der Stadt und der höchsten Staatsbehörden. In Bratenröcken und spiegelnden Zylindern warten sie, volltönende Reden in der Kehle. Sie warten bis zum Abend, aber wir kommen nicht. Vergrämt gehen sie nach Hause.

Am nächsten Morgen erst sind wir über der Stadt. Wir umkreisen den Stephansturm, Doldi wirft Flugzettel ab: „Der Erste Internationale Luftverkehr Deutschland—Österreich durch Landung dreier Verkehrsdoppeldecker in Aspern soeben eröffnet."

Aber es kommt niemand mehr hinaus. Wir landen allein und unbeachtet.

Den Tag drauf ſoll der Rückflug ſtattfinden, diesmal ohne Feier.

Vor den Flugzeughallen eine Anzahl ausländiſcher Offiziere. Die Entente-Kommiſſion. Einer tritt auf uns zu, erklärt: „Ihre Apparate ſind beſchlagnahmt. Flugzeugeinfuhr und -ausfuhr iſt in Öſterreich verboten nach dem Vertrag von Saint-Germain."

Wir proteſtieren, wir ſprechen erregt auf ihn ein. Er dreht uns den Rücken.

Ich will meine Brille noch aus dem Apparat holen. Ein kleiner, gelbgeſichtiger Mann baut ſich davor auf, nicht einmal mehr hineinſehen darf ich.

Die Teilnehmer des erſten internationalen Fluges München—Wien fahren mit der Bahn zurück.

Die Herren von der Entente-Kommiſſion lachen. Aber ich kann auch das beim beſten Willen nicht komiſch finden.

*

Ein Amerikaner hat bei mir zu Haus angerufen. Miſter William Pohl aus Milwaukee. Er wohnt in den „Vier Jahreszeiten". Ich ſoll ihn abends im Hotel beſuchen, zu einer wichtigen geſchäftlichen Beſprechung.

Ein typiſcher Amerikaner iſt's. Er kommt ſofort zur Sache.

Er will in Deutſchland eine Flugzeugfabrik einrichten. Ein Volksflugzeug ſoll gebaut werden, für das er ſich drüben große Abſatzmöglichkeiten verſpricht. Der Name iſt ſchon da: „Everybody" ſoll es heißen. Ob ich mitmachen will?



„Ja, aber ich habe kein Kapital", wende ich zögernd ein.

Miſter Pohl winkt ab: „Nicht nötig. Das Geld gebe ich. Ich brauche Ihre Kenntniſſe, Ihre Beziehungen und Ihren Namen. ‚Udet-Flugzeugbau' ſoll das Unternehmen heißen."

Als wir uns um Mitternacht trennen, liegt der Plan feſt bis in alle Einzelheiten. Wir können ſofort mit den Vorarbeiten anfangen. Ein Schuppen in Milbertshofen wird gemietet, zwei Arbeiter und ein Ingenieur angenommen. Der Bau des erſten Modells beginnt.

Am 15. Juli 1921 eine Nachricht wie ein Keulenſchlag: Die Entente hat bis auf weiteres jeglichen Flugzeugbau in Deutſchland unterſagt.

Pohl iſt wieder in München, ich fahre zu ihm ins Hotel. Er zuckt die Achſeln. „Wenn Sie das Riſiko tragen wollen, gut."

Verbotener Bau wird ſtreng geahndet mit Geldſtrafen und Gefängnis. Ich überlege einen Augenblick. „Jawohl!" ſage ich dann.

Miſter Pohl iſt erfreut. „Das habe ich von Ihnen erwartet!" ſagt er.

Ich komme in den Schuppen zurück, rufe unſere dreiköpfige Belegſchaft zuſammen, erkläre die Lage. „Es kann ſchiefgehen, Jungens", ſchließe ich.

„Wo iſt der Hobel, Hiaſl?" fragt der eine den andern. Sie reden nicht, ſie machen ſich nicht wichtig mit ihrem Opfer, ſie packen an, arbeiten weiter. Kameraden . . .

Aber wir müſſen vorſichtig ſein, ſehr vorſichtig ſogar. Ich laſſe die Fenſter blau anſtreichen, im Raum herrſcht ein Licht wie in einem

Grabgewölbe. Fußangeln werden vor die Fenster gelegt. Eine geheime Klingelanlage meldet jeden, der das Gartentor passiert.

Eines Morgens kommt ein Arbeiter zu mir. Gestern auf dem Heimweg hat ihn ein Herr angesprochen. Sie sind zum Bier gegangen, der Fremde hat alles bezahlt. So nebenbei hat er gefragt, was wir hier draußen machen. „Schlösser", hat mein Mann gesagt. „Schlösser, wieso Schlösser?"

„Schlösser fürs Maul!" Der Arbeiter ist aufgestanden und gegangen.

Am Abend sehen wir einen Mann um unseren Schuppen herumstreichen. „Ist er das?" frage ich. Der Arbeiter nickt.

Ich bestelle die Leute um Mitternacht noch einmal, sie verstehen mich ohne jede Erklärung.

Draußen, in Ramersdorf, betreibt Scheuermann eine Fabrik für Bienenkästen und Hühnerställe. Ich rufe ihn an, ob er Interesse für Vogelzucht hat. Sogar am Fernsprecher muß man vorsichtig sein. Scheuermann ist Kriegskamerad, Jagdflieger wie ich. „Komm raus mit deinen Vögeln", sagt er.

Gegen drei Uhr früh rollt ein Einspänner durch die Straßen Münchens, unser Modell darauf, mit einer Segelplane bedeckt. Ich sitze vorn neben dem Kutscher. Die Arbeiter halten die Maschine, damit sie nicht herunterfällt. In der Eile haben wir sie nicht aufmontieren können.

In Scheuermanns Hühnerställen wird unser Vogel ausgebrütet. Wenige Tage bevor er fertig ist, wird das Bauverbot der Entente wieder aufgehoben. Wir können in aller Öffentlichkeit weiterarbeiten.



Der 12. Mai 1922 ist der große Tag. Pohl ist draußen und ein paar Flieger. Die Arbeiter haben ihren Sonntagsstaat angezogen. Das Flugzeug steht festlich geschmückt vor dem Schuppen. Noch einmal wird die Montage überprüft. Dicht neben mir steht unser Ingenieur. Plötzlich schlägt er sich mit der flachen Hand gegen die Stirn, läuft ins Konstruktionsbüro. Mit einer Zeichenrolle unter dem Arm kommt er wieder, zupft mich am Ärmel, flüstert schreckensbleich:

„Ein Versehen . . . ich verstehe gar nicht, wie mir das passieren konnte . . . der Motor liegt siebenundvierzig Zentimeter zu weit hinten im Rumpf . . . ich habe bei den Berechnungen ein Komma übersehen . . ."

Sehr still kehrt unser Vogel in sein Nest zurück. Nach vier Tagen kommt er wieder zum Vorschein. Man hat den Rumpf um die fehlenden siebenundvierzig Zentimeter vorbeplankt. So ist ein Wesen entstanden mit überlangem Körper, es hat eine fatale Ähnlichkeit mit einer fliegenden Gans.

Ich klettre hinein. Der Tourenzähler ist so weit vom Führersitz entfernt, daß man ihn nicht mehr erkennen kann. Der Propeller wird angeworfen, der Vogel windet sich in epileptischen Krämpfen, aber schließlich steigt er doch. Der Dreißig-PS-Haacke-Motor schüttelt die kleine Kiste, daß ich die Verwindungsklappen nicht mehr unterscheiden kann. Alles vibriert, als sei der Weg durch die Luft mit Kopfsteinen gepflastert.

Aber doch fliege ich. Ich fliege zum erstenmal wieder seit zwei Jahren.

*

Der Aero Club Aleman in Buenos Aires hat mich eingeladen. Zu einem Flugmeeting. Es geht um den Wilbur-Cup.

Wir haben lange beraten. Pohl war dagegen, Scheuermann, jetzt unser technischer Leiter, war dafür. Der Udet-Flugzeugbau hat sich in dem einen Jahr seines Bestehens gut entwickelt, die Kinderkrankheiten des ersten Versuchs sind überwunden. Wir haben die Typen U 2 und U 4 herausgebracht und günstig verkauft. Aber eine Überfahrt nach Südamerika ist teuer, vor allem in deutschem Geld, und wir stehen mitten in der Inflation.

Schließlich fahre ich doch. Die Möglichkeiten des Auslandsgeschäfts sind zu verlockend.

In Buenos Aires kommt Herr Friedrich Blixstein an Bord. Das Schiff hat am Pier festgemacht. Es ist Abend, die Bucht von blauen Schatten erfüllt. In der Stadt flammen die ersten Lichter auf.

Über das Deck läuft Blixstein mit ausgebreiteten Armen auf mich zu, ergreift meine beiden Hände:

„Mein lieber Herr Udet, daß Sie da sind, daß Sie wirklich gekommen sind!" Auf seiner Stirn glänzen kleine Schweißtröpfchen.

„Da Sie mich eingeladen haben ..." Meine Zurückhaltung dämpft seinen Eifer in keiner Weise.

„Wollen Sie mal sehen, wie ich Ihre Ankunft vorbereitet habe?" Er holt ein dickes Bündel Zeitungen aus der Rocktasche, entfaltet sie mit nervösen Fingern.

„As de los Ases" steht da und mein Bild, das übrige Spanisch kann ich nicht lesen.

Wir spazieren auf dem Promenadendeck hin und her. Blixstein hat meinen Arm ergriffen, geht untergehakt. Ich liebe solche Vertrau-



lichkeiten nicht, wenigstens bei Männern. Aber er hat sich mir vorgestellt als Geschäftsführer des Aero Club Aleman, und der Aero Club Aleman hat mich eingeladen.

Im Aufundniedergehen entwickelt er seine Pläne. Ich werde im Lande umherreisen müssen mit den beiden Maschinen, selbstverständlich bezahlt der Aero Club die Fracht. Man hat mich im Plaza-Hotel untergebracht, „dem ersten Haus der Stadt", sagt Herr Blixstein. Mit Schrecken denke ich an meine Papiermark.

Dann fahren wir ins Hotel. Ein wunderbarer Kasten, Kreuzung zwischen romanischem Pomp und amerikanischer Sachlichkeit.

Blixstein leistet mir beim Abendbrot Gesellschaft. Er spricht sehr viel. Gleich nach dem Essen entschuldige ich mich: „Ich bin müde von der Seefahrt."

In meinem Zimmer stehe ich noch eine Weile am offenen Fenster. Die Straßen unten quellen über von Hitze, Lärm und Lichtern. Es ist ein merkwürdiges Gefühl, so in die Menschenflut einer fremden Stadt zu blicken. „Werden sie dich unter die Füße kriegen oder wirst du Sieger sein?" fragt man sich.

Am nächsten Vormittag fahre ich in das Büro des Aero Club Aleman. Blixstein hat mir die Karte mit der Adresse dagelassen. Das Auto verläßt die Prunkstraßen, die Häuser werden immer kleiner, immer armseliger. Eine graue Bürokaserne: das Quartier des Aero Club Aleman.

Im Büro nur eine Sekretärin. Blixstein geht in Hemdsärmeln auf und ab, diktiert ihr. Er gibt sich sehr geschäftstüchtig.

Prospekte hat er drucken lassen, er zeigt mir einen davon. Rechts deutscher Text, links Spanisch. Und mit Erstaunen lese ich: Herr

Friedrich Blixſtein, Generalvertreter des Udet-Flugzeugbaus in München, gibt ſich die Ehre . . .

„Hm", ſage ich mit gerunzelter Stirn, ſonſt gar nichts. Doch Blixſtein hat auch ſo verſtanden.

„Ich diktiere gerade unſeren Vertrag", erklärt er, „die handelsüblichen Bedingungen. Wenn Sie wollen, können Sie darauf warten."

Ich warte nicht. Allein gehe ich durch die heißen, ſtaubigen Straßen ins Hotel zurück. Zu Fuß. Ich muß ſparen.

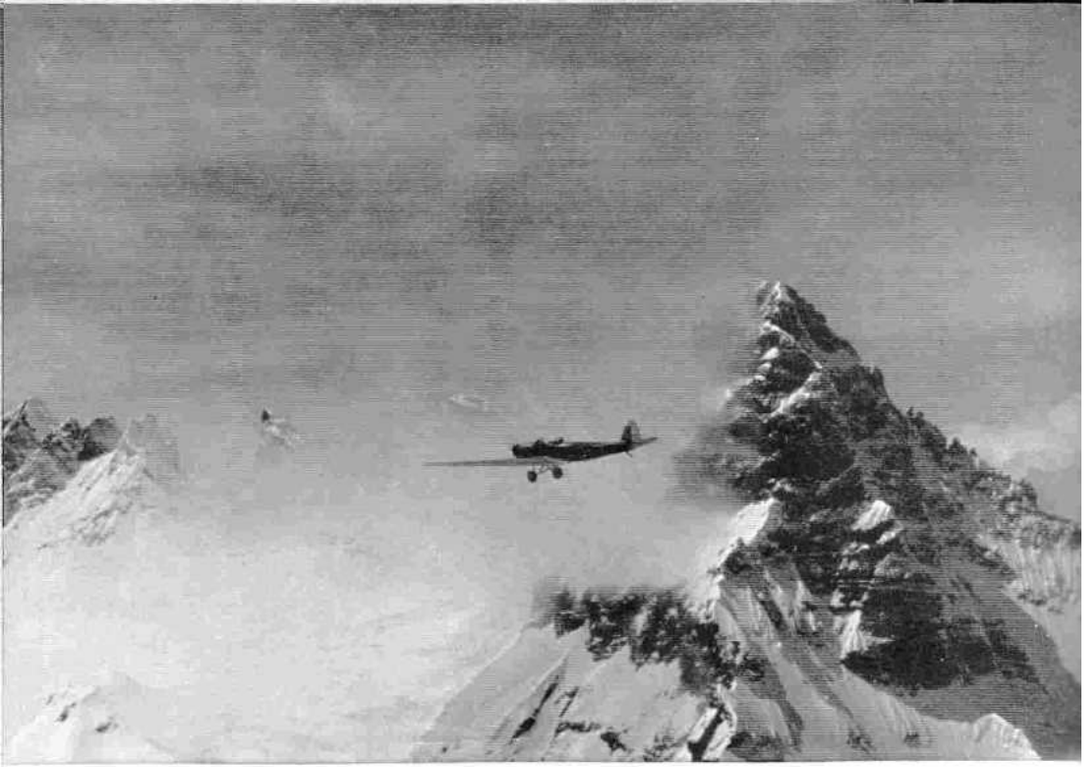
Meine Hoffnung iſt der Tag des Wilbur-Cup. Dort kann ich zeigen, was unſere kleinen Maſchinen leiſten können. Bis dahin gilt's durchzuhalten.

Eſſen iſt eine Kunſt, wenn man wenig Geld zur Verfügung hat. Das Auge irrt die Zahlenkolonnen der Speiſekarte entlang. Ein Menü, in Mark umgerechnet, koſtet den Wochenlohn eines deutſchen Arbeiters. Ich entſcheide mich für Ravioli, ein italieniſches Nudelgericht. Es iſt das billigſte auf der ganzen Karte. Der Ober geht, ohne eine Miene zu verziehen — ein gutes Hotel.

Als ich am nächſten Mittag wieder Ravioli beſtelle, zuckt er nur leicht mit der linken Augenbraue. „Magenkrank", knurre ich. Er verbeugt ſich ergeben. Magenkrankheiten ſind vornehm, leere Brieftaſchen gemein.

Es iſt Ende Juli. Die Hitze kocht in den Straßen, nur in der Hotelbar iſt es ſtill und kühl. Ich ſitze oft da, nippe einen Coctail, löffle den obligaten Weichkäſe in mich hinein. Er ſteht dort als großes Wagenrad auf dem Tiſch. Unentgeltlich, zur Verfügung der Gäſte. Denn er regt den Durſt an. Mir aber erſetzt er ein Abend-

Im Segelflugzeug in den Alpen



Filmflug am Montblanc

Landung am Mönchsjoch in der Schweiz

Turn über Berlin

brot. Wenn der Mixer zu mir herblickt, spiele ich träumerisch mit dem Käselöffel.

Der 9. August ist der Tag des Wilbur-Cup. Es ist ein Handicap-Rennen, mehr für Fachleute als für das große Publikum.

Der Flugplatz liegt draußen vor der Stadt im Grünen, mit einem hölzernen Zaun abgegrenzt. Blixstein ist mit herausgekommen. Er führt mich überall herum, stellt mich vor, Sportjournalisten, Vertretern amerikanischer und englischer Fabriken. Sie sind höflich, aber sehr zurückhaltend. Blixstein behandelt mich wie ein Vater seinen hoffnungsvollen Sohn.

Dann beginnen die Rennen. Meine kleine U 4 mit dem Fünfundfünfzig-PS-Siemens-Motor ist sehr gehandicapt. Spad, Curtiß und Nieuport sind mit starkmotorigen Vögeln vertreten.

Doch die U 4 hält sich wacker. Als sie landet, habe ich das Gefühl: für den Udet-Flugzeugbau ist gute Arbeit geleistet.

Blixstein meint: „Warten wir morgen die Presse ab, dann werden wir sehen. Von den Kritiken hängt unser ganzes Argentinien-Geschäft ab."

Am nächsten Morgen lasse ich mir vom Hotelpagen die Blätter ans Bett bringen. Berichte über den Wilbur-Cup in allen. Die U 4 wird kaum erwähnt.

Ich rufe Blixstein im Büro an. Er ist sehr kurz angebunden: „Ich komme heute nachmittag zu Ihnen ins Hotel."

Den ganzen Tag über bleibe ich in meinem Zimmer. Blixstein läßt sich Zeit, er kommt erst gegen Abend.

„Schöne Schweinerei", sagt er schon beim Eintreten, „die Amerikaner haben eben die besseren Pressebeziehungen."

Er wirft ſich auf einen Seſſel, die Beine über die Lehne geſpreizt.
„Natürlich müſſen wir jetzt umdisponieren. Sie fliegen Reklame für eine Zigarettenfirma.“
„Ich fliege nicht Reklame!“ erkläre ich beſtimmt.
Sein Geſicht verändert ſich, die nackte Bosheit kommt zum Vorſchein.
„Und wie denken Sie ſich die Sache hier weiter?“
„Ich werde fliegen“, ſage ich ... „beim Luftrennen von Roſario melden ... und vielleicht verkauft ſich noch die eine oder andere Maſchine.“
Er lacht auf. „Darf ich Sie darauf aufmerkſam machen, daß die Frachtbriefe für Ihre Flugzeuge auf den Aero Club Aleman ausgeſtellt ſind?“
„Was wollen Sie damit ſagen?“
„Der Aero Club Aleman hat zwölfhundert Goldpeſos Speſen für Sie gehabt“, erklärt er kühl. „Gegen Erſtattung dieſer Summe können Sie die Frachtbriefe haben, ſonſt — müſſen Sie eben für die Zigaretten fliegen.“
Blixſtein geht. Es zuckt mir in der Stiefelſpitze. Selten habe ich einen Rücken ſo reizend gefunden.
Zum Abendbrot ſchlendre ich in die Bar hinunter. Es gibt wieder Käſe. Ich bin ſehr niedergeſchlagen. Wenn ich nach München um Geld kable, würden ſie es mir wohl ſchicken. Aber die zwölfhundert Goldpeſos ſind in Papiermark eine große Summe. Vielleicht würden ſie deswegen den Bau einſchränken müſſen, vielleicht ſogar Arbeiter entlaſſen. Ich muß mir ſelber helfen.
Ein junger Mann ſchiebt ſich auf den Barſtuhl neben mir. Er iſt



blond, roſig, leicht angetrunken. Ein Yankee. Wahrſcheinlich iſt er mit dem großen Überſeer heute nachmittag angekommen.
Wir kommen ins Geſpräch. Er iſt ein Student aus Boſton, dies iſt ſeine erſte große Reiſe. Er beſteht darauf, mich einzuladen.
Wir ſprechen Engliſch und Franzöſiſch durcheinander. „Und was für ein Landsmann ſind Sie?“ fragt er.
„Deutſcher.“
„Oh ...“ — ſein Geſicht wird lang vor Erſtaunen — „ein Hunne? Der den kleinen Kindern die Hände abhackt?“
Er ſteht auf, zieht ſich langſam die Jacke aus. „Ich verlange Satisfaktion“, lallt er. Wofür, ſagt er nicht.
Ich bin ebenfalls vom Stuhl heruntergeglitten. Er iſt einen Kopf größer als ich, gut durchtrainiert. Unter ſeinen Hemdsärmeln ſieht man das Muskelſpiel. Meine einzige Ausſicht beſteht in einem ſchnellen Angriff. Ich ſpringe auf ihn zu, ſchlage ihm die Fauſt ans Kinn. So heftig iſt der Schlag, daß meine Knöchel aufſpringen.
Aber er bleibt ſtehen, ſieht ſich verdutzt um.
„Oh ...“, ſagt er, zieht ſeine Jacke an, ſetzt ſich, trinkt weiter. Ich wickle ein Taſchentuch um meine blutende Hand, beobachte ihn aus den Augenwinkeln. Aber kein neuer Angriff erfolgt. Friedlich wie ein Säugling lutſcht er ſeinen zwölften Coctail.
Ein Herr mit ſtraff hochgebürſtetem Haar klopft mir auf die Schulter: „Wir würden uns freuen, wenn Sie an unſerem Tiſch Platz nehmen wollten.“ Es ſind Deutſche, Landsleute.
„Blixſtein?“ ſagt der Herr mit dem Bürſtenkopf. „Sie ſind nicht gerade glücklich geweſen bei der Wahl Ihres Partners, Herr Udet.“
„Hab' ihn mir nicht ausgeſucht!“

Ich erzähle die Szene vom Nachmittag. Sie beratſchlagen miteinander, wie ſie mir helfen können.

„Tornquiſt“, meint einer, „Sie müſſen zu Tornquiſt gehen. Ein Argentinier ſchwediſcher Herkunft, Chef der argentiniſchen Bahnen. Sportsmann durch und durch. Der wird Ihnen ſicher helfen.“

Am nächſten Morgen bin ich in Tornquiſts Büro. Er iſt ſchon unterrichtet.

„Werden Herrn Blixſtein den Schinken verſalzen“, ſagt er. Er überreicht mir einen Auslieferungsſchein für die beiden Maſchinen. „Ihre Vögel ſind Gäſte der argentiniſchen Bahn geweſen, Herr Udet.“

Zum letztenmal mache ich Beſuch beim Aero Club Aleman. Als ich die Treppe hinuntergehe, ſind meine Knöchel wieder aufgeſprungen. Aber diesmal habe ich meinen Treffer beſſer an den Mann gebracht.

Blixſtein iſt fort, und nun geht's aufwärts. Ich werde häufig in der Deutſchen Kolonie eingeladen. Beim Luftrennen Roſario—Buenos Aires fliegt der Pilot Oliviero auf unſerer U 4 die beſte Zeit des Tages.

Am Abend feiern wir den Sieg in der Bar des Plaza-Hotels, deutſche und argentiniſche Sportsleute. Ich lerne Jorge Luro kennen, den großen Rennfahrer.

„Wenn Sie keinen beſſeren Mann haben“, ſagt er, „würde ich die Vertretung Ihrer Fabrik in Argentinien gern übernehmen.“

Ich nicke. Sprechen kann ich nicht vor freudigem Erſtaunen.

Er zieht ſeine Brieftaſche. „Anderthalb Maſchinen zahle ich ſofort, die nächſten bei Ablieferung.“ Er legt die Scheine auf den Tiſch. Läſſig ſtreiche ich ſie ein.



Ein Page ſtellt Käſe vor mich hin. Ich ſchiebe ihn zurück. „Verſtehe gar nicht, wie man ſoviel Käſe in ſich hineinſchaufeln kann“, ſage ich großartig.

*

Aus dem Udet-Flugzeugbau bin ich ausgeſchieden. Obwohl die Fabrik gut ging. Der „Kolibri“ hat den Rhön-Flugwettbewerb 1924 gewonnen, der „Flamingo“ hat ſich als Schulmaſchine durchgeſetzt.

Aber dann haben ſie angefangen, Großflugzeuge zu bauen. Den Udet-„Kondor“ mit vier Motoren. Ich habe gewarnt. Man hat nicht auf mich gehört. Und dann bin ich gegangen.

Angermund kommt auf mich zu. „Weißt du, eigentlich könnteſt du doch wieder ſolche Schauflüge machen wie damals mit Greim.“

Ich überlege lange. Es iſt die einzige Möglichkeit, weiter zu fliegen, in der Luft zu bleiben. „Gut“, ſage ich, „wenn du die Sache in die Hand nimmſt.“

Und Angermund beginnt zu arbeiten. Mit ſeinen breiten Schultern wirft er ſich in die Sielen, daß das Geſchirr kracht. Er mietet ein Büro, er ſtellt Programme zuſammen. Er reiſt im Lande umher, verhandelt mit den Städten.

Wenn ich ankomme, iſt alles ſchon organiſiert. Die Abſperrungen ſind da, Kaſſierer angeheuert. Angermund wacht darüber, daß die Schauluſtigen an den Kaſſen vorbeigeſchleuſt werden, keinen anderen Weg nehmen.

Ich komme, fliege mein Programm herunter. Anfangs macht's viel

Spaß. Ich jage Ballons, rolle Turns, drehe Loopings. Die Leute klatſchen. Aber allmählich wird man müde.

Abends, wenn alles vorbei iſt, hole ich Angermund ab. Er ſteht dann da wie ein Feldwebel vor der Kompanie. Die Kaſſierer ſind angetreten, laden ihre Laſt an Mark und Groſchen ab. Er rechnet's nach, ſchaufelt den Segen in einen Waſchkorb hinter ſich.

„Komm", ſage ich. Und dann gehen wir und ſetzen uns irgendwo hinter einen Schoppen.

Manchmal erzählt Angermund, was die Leute ſo ſagen. Das kann ganz luſtig ſein. Als ich mit ſtehendem Propeller Sturzflüge vorführe, erklärt eine helle Berlinerin: „Siehſt du, jetzt kann er nicht mehr, jetzt muß er runter." Und als ich in Leipzig meine Loopings dicht über dem Boden drehe, meint ein flugbegeiſterter Sachſe: „So niedrig traut er ſich. Der ſoll mal ruffgehn!"

Meiſtens aber ſprechen wir vom Krieg. „Weißt du noch", ſagt Angermund, „wie dich der verrückte Franz abſchoß? Er ſaß da wie eine Bildſäule. Und als er dich ſah, hat er dir die Kiſte vollgehuſtet. Ich habe ihn neulich getroffen. Er iſt jetzt Rechtsanwalt."

Ja, ſo leben wir. Wir ſtehen in der Gegenwart, kämpfen ums tägliche Brot. Es iſt nicht immer leicht. Ein ausgefallener Flugtag kann den Monatsetat umwerfen.

Aber die Gedanken wandern zurück in die Zeit, in der es ſich lohnte, ums Leben zu kämpfen.

# Vier Männer in Afrika

Ein junger Mann mit einem Herzen für Abenteuer hat eine Expedition nach Oſt-Afrika ausgerüſtet. Mit Flugzeugen und Filmkamera.

Wir ſitzen, vier Männer, im offenen Zelt. Schneeberger, der Filmoperateur, ein kleiner, zäher, ſehniger Burſche. Im Krieg war er der Held von der Tofana. Hat den Schreckenſtein gehalten, nachdem er vom Feind in die Luft geſprengt war. Mit acht Mann unter dreißig Toten. Er ſpricht wenig, aber man kann Häuſer bauen auf jedes Wort, das er ſagt.

Dann iſt Suchocky da und ich. Wir ſind die beiden Flieger der Expedition.

Der vierte, Vater Siedentopf, erzählt. Er erzählt die berühmte Geſchichte vom Schuß auf Köttersheim.

Draußen vor dem Zelt ſteht die afrikaniſche Nacht. Schakale heulen, kreiſchendes Lachen der Hyänen und das weiche, tiefe Rauſchen der Urwaldwipfel hinter uns wie Meeresbrandung. Wenn man vors Zelt tritt, kann man die Fläche der Serengeti geſpenſtiſch im Mondlicht ſchimmern ſehen, glatt wie ein See bei Windſtille.

Siedentopf erzählt. Von Zeit zu Zeit glüht ſeine Shagpfeife auf, ſchwebt wie eine feurige Kugel in der Dunkelheit, beleuchtet ſein mageres, ausgegerbtes Geſicht. Er iſt früher einmal einer der reichſten Männer von Deutſch-Oſt geweſen. Hat einen ganzen Krater beſeſſen voll fruchtbarer Lavaerde, voll Wild und Waſſer, groß wie ein deutſches Fürſtentum.

Er hat alles wieder verloren. Jetzt iſt er Führer und Berater unſerer Reiſegeſellſchaft.

„Ich ſehe“, erzählt er, „wie drüben in der eiſenbeſchlagenen Tür des Forts ein Guckloch aufgeht. Ein Guckloch wie in einem Theatervorhang. Wir liegen dreihundert Meter entfernt in Geländedeckung. ‚Jetzt ſollt ihr was erleben‘, ſage ich zu meinen Jungens, ‚dies Bouillonauge ſchwimmt auf Siedentopfs Suppe.‘ Ich lege an, ziele, drücke ab. Das Guckloch drüben ſchließt ſich, der eiſerne Deckel dahinter fällt herunter. Ich habe meinen Mann getroffen. Es war —“

„Der engliſche Kommandant von Köttersheim“, fällt ihm Schneeberger ins Wort, „und nun wollen wir in die Schlafſäcke kriechen.“

Siedentopf ſteht auf. „Es iſt ein Kreuz“, ſagt er traurig, „jeder Menſch kennt die Geſchichte von Köttersheim. Vom Kap bis rauf zum Sudan. Aber euch habe ich ſie doch erſt dreimal erzählt...“

Wir kreuzen jeden Tag über der Serengeti. Wild treffen wir immer. Rieſige Gnuherden, vor den fremden Vögeln davonſtiebend, Gruppen von Giraffen, Löwen in Rudeln, mächtige, dickbeinige Rhinozeroſſe, die hinter unſerem Schatten herlaufen. Mit ihrem kurzen Horn ſtoßen ſie wütend in die Luft.

Es iſt blendend hell, in der glasklaren Luft können wir von oben Hunderte von Kilometer weit ſehen. Trotzdem iſt das Arbeiten ſchwer. Vom Flugzeug aus ſauſen die Bilder ſo ſchnell vorbei, daß die Kamera ſie nicht packen kann. Wir müſſen mit gedroſſeltem Motor gegen den Wind ganz dicht über der Erde entlangſtreichen. Nur ſo ſind brauchbare Tierbilder zu bekommen.

Eine Löwengruppe, zwei Männchen und drei Weibchen.

Die Löwin setzt zum Sprung an auf die wenige Meter über dem Boden fliegende Maschine

Schneeberger und Suchocky betrachten das von der Löwin beschädigte Flugzeug

Elefantenherde bei Lohme

Ich fliege sechs Meter hoch über ihnen, fotografiere, den Knüppel zwischen die Beine geklemmt.

Die Löwen heben ein paarmal den Kopf, äugen mißtrauisch nach oben, aber sie bleiben liegen. Anders die Weibchen. Sie haben sich aufgerichtet, lassen das Flugzeug nicht aus dem Auge, peitschen mit kurzen, nervösen Schlägen den Sand.

Plötzlich schnellt eines vom Boden auf bis dicht unter die rechte Tragfläche meiner Maschine. Ich bin so verblüfft, daß ich beinahe die Kamera fallen lasse.

Suchocky und Schneeberger folgen mir im zweiten Apparat. Sie fliegen sehr langsam, kaum drei Meter hoch. Ich drehe mich um, winke, will sie warnen.

Da geschieht's auch schon. Wie ein Blitz zuckt der gelbe Körper der Löwin vom Boden hoch. Ein Prankenhieb gegen die Tragfläche, Suchockys Maschine bekommt Schlagseite, streift den Boden, richtet sich wieder auf, saust kaum meterhoch über der Erde nach Osten auf unser Zelt zu. Ein langer, silberner Stoffstreifen flattert hinter ihr her.

Die getroffene Löwin wälzt sich im Sand. Die andern Katzen sind aufgestanden, starren uns nach.

Im Kamp stellen wir fest: der Stirnholm ist durchschlagen, der rückwärtige Holm und die Verwindungsklappe angerissen. Der Schlag muß von furchtbarer Wucht gewesen sein. Deutlich kann man die Krallen erkennen, Haare, kleine Blutspritzer.

Ich habe es nur dies eine Mal erlebt, daß Tiere ein Flugzeug in der Luft angreifen. Sonst attackieren sie uns nur, wenn wir landen, in ihr eigenes Revier eindringen.

Wir fliegen über den Tälern des Eſimingor. Suchocky und Siedentopf in ihrer „Klemm“, ich allein in der kleinen „Motte“. Unter uns Dornengeſtrüpp, das verſtaubte, ſtumpfe Grün der Euphorbienwälder.

Wir wollen landen und Aufnahmen machen. Suchocky ſchwebt zuerſt aus. Er hat den Boden ſchon faſt berührt, da reißt er die Maſchine wieder hoch.

Ein runder, flacher Stein, der im Gelände lag, hat ſich erhoben, ſtürmt hinter ihm her: ein Rhinozeros.

Es geſchieht alles ſo ſchnell, daß ich kaum mit den Augen folgen kann. Suchockys Maſchine taumelt, ſchlägt gegen einen Termitenbau, kracht zu Boden.

Eine Staubwolke quillt auf, der Apparat liegt da, das zerbrochene Fahrgeſtell in der Luft.

Ich lande direkt neben ihm. Das Rhinozeros ſtampft um den Platz herum, zieht immer engere Kreiſe. Zwei Büchſenſchüſſe, der Dickhäuter verſchwindet ſchnaubend im Buſch.

„Suchocky, Siedentopf!“ ſchreie ich.

Eine klägliche Stimme antwortet: „Hier!“ Suchocky muß durch die Wucht des Anpralls nach hinten in den Rumpf der Maſchine hineingeſchleudert ſein.

Es iſt unmöglich, die „Klemm“ aufzurichten, zu ſchwer für einen einzelnen. Ich hole mein Buſchmeſſer, reiße die Flanke des Flugzeugs auf.

Mühſam kriecht Suchocky heraus, ſtreckt ſich auf den Raſen, liegt ſteif da. Der Bruch ſcheint ihn furchtbar durchgeſchüttelt zu haben.



Ich laufe um das Flugzeug herum, ſuche Siedentopf. Da — eine braune Hand — ſie ragt unter dem Rumpf hervor, regungslos.

„Siedentopf!“ ſchreie ich. „Siedentopf!“ und trete mit aller Kraft gegen den Rumpf des Flugzeugs.

Stille.

Endloſe Sekunden, dann die Stimme des alten Afrikaners:

„Verfluchte Schweinerei, das ſtinkt ja wie die Peſt in dieſem Affenkaſten!“

Nach fünf Minuten habe ich ihn mit dem Buſchmeſſer befreit.

Ich fliege die beiden zum Kamp zurück. Suchocky muß ſich ſofort legen, aber Vater Siedentopf erſcheint abends wieder zum Eſſen im gemeinſamen Zelt. Krumm und lahm, aber er ſchimpft und futtert Corned Beef für zwei.

Drei Monate ſpäter — wir ſind ſchon längſt nach Deutſchland zurückgekehrt — beſuche ich Suchocky im Berliner Krankenhaus. Er hat ein ganz kleines Geſicht wie ein zehnjähriges Kind und wiegt noch achtzig Pfund. Leberſchrumpfung, ſagen die Ärzte.

Er zeigt mir einen Brief von Vater Siedentopf. Der alte Troupier iſt zum Skelett abgemagert. Er hat in den letzten Wochen fünfundzwanzig Pfund verloren, ſchreibt er.

Sie ſind beide faſt am gleichen Tage geſtorben.

Ich glaube, die Stelle, wo ſie Bruch gemacht haben, war von Aas verpeſtet. Die Mediziner, mit denen ich über den Fall geſprochen habe, zucken die Achſeln. Aber was es war, wiſſen ſie auch nicht zu ſagen.

*

Suchocky und Siedentopf sind ausgeschaltet, Schneeberger und ich arbeiten allein weiter. Wir verlegen unseren Arbeitsplatz nach Babati ins Gebiet der Ufiume-Neger.

Am frühen Nachmittag fliegen wir los, drei Viertelstunden später landen wir. Mit dem Auto wäre es eine Reise von zehn Stunden gewesen.

Wir steigen im Feigenbaum-Hotel ab. Schon von oben ist es uns aufgefallen. Vier kleine, runde, strohgedeckte Hütten, wie Bienenkörbe in die endlose Weite der Steppe hineingestellt. Dicht dabei ein flacher, langgestreckter Bau, wie ein Siedlungshaus für Bergarbeiter. Ein riesiger Feigenbaum reckt seine dunkelgrüne Laubkrone darüber zum Himmel auf.

Das Hotel hat Lord Lovelace errichtet, mitten in der Steppe, für Autotouristen und Flieger. Eins der merkwürdigsten Gasthäuser, in denen ich je gewohnt.

In jeder der Hütten stehen zwei saubere, weißbezogene Betten, sonst fast gar nichts. In dem Hauptgebäude aber ist eine Bar untergebracht, sie würde jedem europäischen Luxushotel Ehre machen. Martell ist da, Hennessy, Meukow und alter Black and White.

Wir räkeln uns auf den Zuckerkisten an der Theke, genießen die Zivilisation in flüssiger Form. Die Tür ist offen. Man sieht auf den baumbeschatteten Vorplatz und weiter hinaus, wo das Ende der Steppe am Horizont verschwimmt. Ein paar Negerweiber gehen vorüber, Tongefäße auf dem Kopf. Schlanke Gestalten mit eigentümlich schwebendem Gang.

„Werden gute Arbeit hier haben, schätz' ich", sagt Schneeberger.



Ich nicke.

Der Himmel hat sich langsam umzogen. Schon auf dem Herflug lag im Nordosten ein hauchdünner Wolkenschleier. Er wächst, wird zur Wand. Ein blauer Schatten wandert über die gelbe, sonnenzitternde Erde.

„Wäre gut, die ‚Motte' unter Dach zu bringen."

Wir gehen hinaus, wo auf dem kleinen Flugplatz der Apparat steht. Es ist schon sehr dunkel geworden, das Stahlblau der Himmelskuppel mit einem schwarzen Bahrtuch verhängt. Wir fassen die Segelplane, wollen sie unserer ‚Motte' überziehen.

In diesem Augenblick reißt der Himmel entzwei. Ein Wirbelwind fegt herunter, zerrt das Segel weg, treibt das Flugzeug und uns selbst wie dürre Blätter vor sich her. Und dann gibt's nur noch Wasser.

Regentropfen sind nicht zu unterscheiden, eine kompakte Flut stürzt auf uns hernieder, schäumt zu unseren Füßen auf.

Nur eine Minute kann das gedauert haben. Dann geht der Wolkenbruch in Regen über.

Vor mir, kaum fünfzig Meter entfernt, die ‚Motte'. Die traurigen Überreste der ‚Motte'.

„Schneefloh!" rufe ich kläglich.

Hinter den Flugzeugtrümmern taucht er auf, die Haare in wirren Strähnen im Gesicht, sieht aus wie eine gebadete Ratte.

Der Mixer hat unsere Gläser schon weggestellt. „Ich dachte, die Herren kämen nicht wieder", sagt er freundlich lächelnd. Wir lassen uns neuen Martell geben, diesmal in Wassergläsern. Aus medizinischen Gründen, denn wir schlottern vor Kälte.

Sollen wir kapitulieren? Die tote ‚Motte' liegenlaſſen und nach Hauſe zurückfahren? Oder einen neuen Anlauf nehmen, die zerſchmiſſene Kiſte flicken und wieder ſtarten?

Der Martell wärmt wie ein Heizkörper den Magen. Draußen hat ſich das Gewitter verzogen, die Abendſonne leuchtet grell im Weſten. Funkelnde Pfützen, Tautropfen am Steppengras, dampfend ſteigt die Feuchtigkeit vom Boden auf.

Wir werden weiter fliegen.

Am nächſten Tag fahren wir nach Aruſcha. Wir holen unſeren Monteur Baier aus dem Lager der Reiſegeſellſchaft, nehmen aus Aruſcha zwei deutſche Zimmerleute mit, Meiſter Glaſer und Meiſter Bleich. Mit großen Leimtöpfen und viel Eifer ſtürzen ſie ſich auf die neue Aufgabe.

Tage haben ſie zu tun. ‚Schneefloh' hopſt draußen mit der Kamera herum, nimmt ſchlanke Babatimädchen auf, breitbrüſtige, ſtolze Männer und viele Negerkinder. „Sie ſind ſo nett", ſagt er, „weil man den Schmutz an ihnen nicht ſieht."

Ich aber habe viel Zeit.

Es verkehren merkwürdige Leute in Lord Lovelaces Feigenbaum-Hotel. Autotouriſten meiſt, dunkle Geſtalten manchmal, die in dunklen Geſchäften irgendwo zu den Stämmen nach Süden wollen. Anziehender ſind die Einheimiſchen, die Farmer. Wer hier leben kann, jahrelang in dieſer Einſamkeit, muß ein Kerl ſein, oder er verlumpt.

Da iſt ein Amerikaner, groß, breitſchultrig, mit hoch gewölbtem, kahlem Schädel. Er kommt alle zwei, drei Tage an die Bar, kippt drei Black and White, zahlt und geht wieder. Er heißt Sullivan.



Der Barkeeper erzählt, daß Sullivans Frau ihm weggelaufen iſt. Sie ſoll ſehr ſchön geweſen ſein. Er wartet noch immer auf ſie.

Eines Abends kommen wir in ein Geſpräch. Einen echten Männer-Speech über Kakaobohnen, Baumwollpflanzungen und die neuen Zölle im Empire. Am Schluß lädt er mich für den nächſten Tag zu einer Büffeljagd ein.

Schon im Morgengrauen holt er mich mit dem Auto ab. Der Wagen ſchaukelt über die Steppe, daß die Baumgruppen auf und nieder ſchwanken wie Inſeln im Nebel.

An einem kleinen Gehölz machen wir halt. Ein großer Felsblock davor. Sullivan deutet hinauf, es iſt wie eine natürliche Jagdkanzel. Er ſelbſt taucht im Dickicht des Gehölzes unter, er will die Treiberkette anleiten. Ich bleibe allein. Vor mir der Wald wie eine grüne Mauer, dahinter, im Sonnenglaſt zitternd, die Weite der Steppe. Es iſt ſtill. Mittagsſtille. Zikaden ſchrillen im braunen Gras, aus den Baumwipfeln fliegt mißtönig ein Vogelſchrei. Die Träger drücken lautlos. So hellhörig iſt der Büffel.

Ein Raſcheln. Ein ſchwarzer Kopf mit breit ausladendem Gehörn ſchiebt ſich durch die Blätterwand. Der Büffel wittert, tritt ins Freie. Es iſt ein ſtarker, alter Bulle. Ein Einzelgänger, der abſeits von der Herde ſeine letzten Tage verbringt.

Er iſt achtzig Meter entfernt, ich lege an und ſchieße. Er zuckt zuſammen, dreht ſich ſchwerfällig um, trabt ins Gehölz zurück.

Gleich darauf erſcheint Sullivan. Er winkt mir, ich laufe hin. Mit dem Stock deutet er auf die dunkelgrünen Blätter eines Buſchs, hellrotes, ſchaumiges Blut.

„Lungenſchuß", ſagt er anerkennend.

Wir verabreden, daß ich mich diesmal an einem andern Platz aufstelle. In der freien Steppe, dreißig Meter vom Waldrand entfernt. Sullivan geht wieder zu den Treibern zurück.

Jetzt höre ich den Büffel schon lange vorher. Schnaubend und keuchend bricht er durchs Unterholz. Dann steht er da, den Kopf gesenkt, die kleinen blutunterlaufenen Augen fest auf mich gerichtet. Ich gebe ihm den Fangschuß, im Feuer bricht er zusammen.

Langsam schlendre ich zu ihm hin. Er liegt da, regt sich nicht mehr. Blut läuft ihm aus dem Maul, tropft aus einer Wunde im Kopf, sickert in den Sand. Ich sehe auf ihn hinunter. Es ist keine Heldentat, einen Büffel zu schießen. Die Waffen sind zu ungleich bei diesem Kampf.

Mit Geschrei stürmen die Schwarzen aus dem Dickicht hervor, Sullivan ist unter ihnen.

„Wollen Sie sich nicht vor Ihrer ‚Strecke' fotografieren lassen?" fragt er.

Ich schüttle den Kopf. Ich habe die Ironie seiner Frage verstanden, aber ich würde es auch sonst nicht tun.

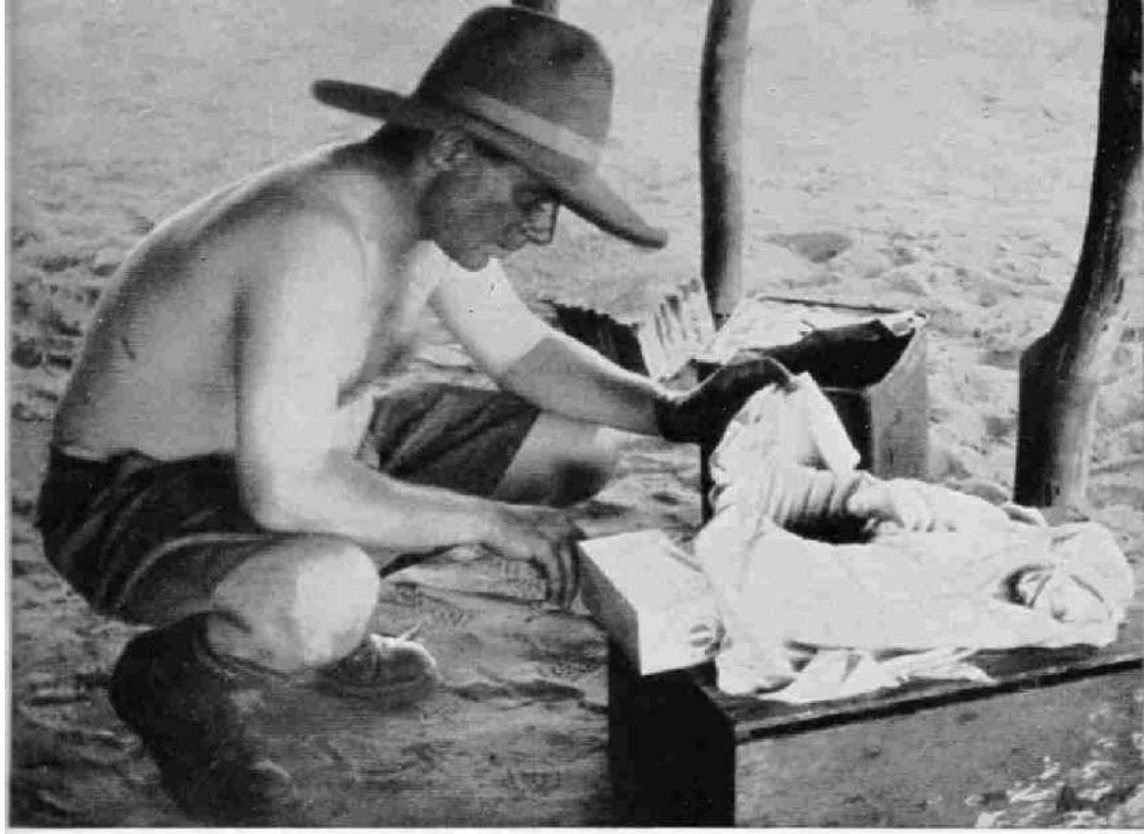
„Das ist gut", sagt er, „es hätte mich enttäuscht, wenn Sie auch zu den Leuten gehört hätten." Was für Leute er meint, sagt er nicht.

Die Schwarzen fallen mit langen Messern über den Büffel her, weiden ihn aus, schneiden große Fleischstücke aus den Keulen. Ein Feuer wird angezündet. Das Fleisch wird am Spieß gebraten. Ein bißchen zäh ist es schon, aber sehr schmackhaft.

Wir fahren im Auto durch die Steppe zum Feigenbaum-Hotel zurück. Die Sonne steht schon westlich, ein feuriger Ballon, die ganze Landschaft schwimmt in rotem Dunst.

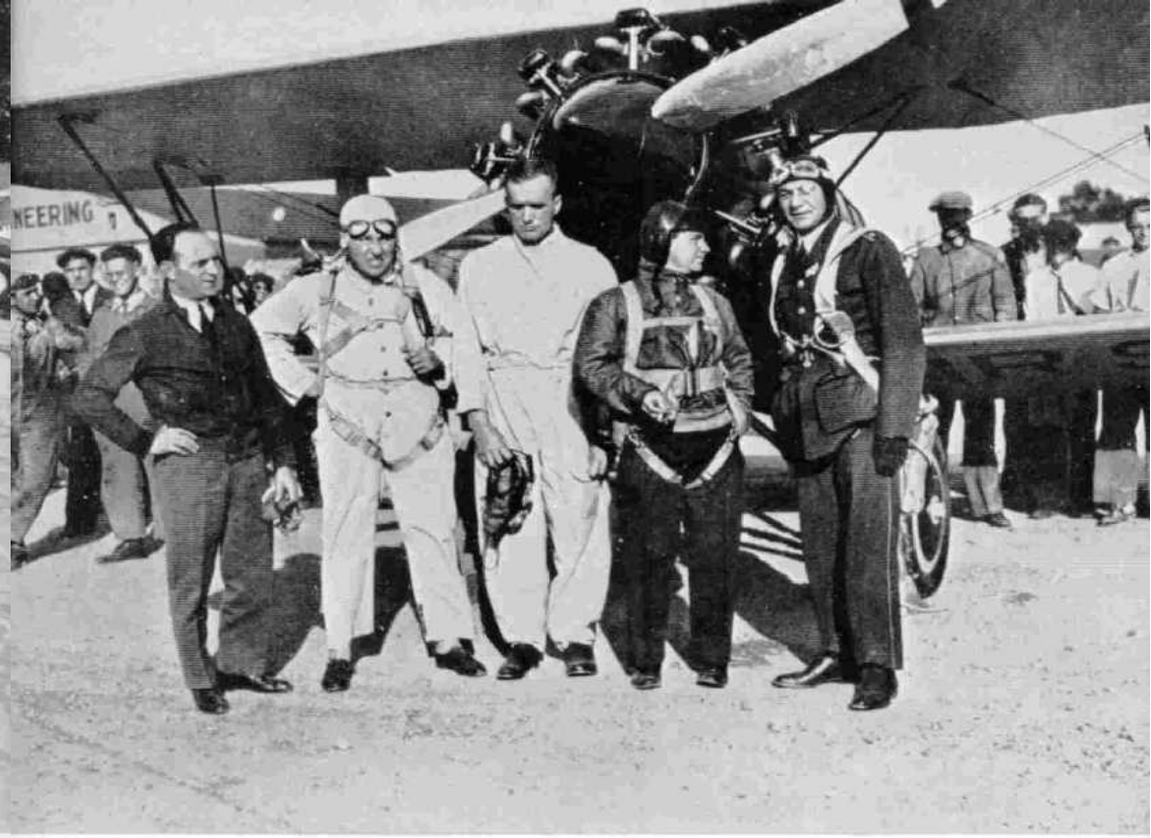
„Sie haben keine Ahnung", beginnt Sullivan, „wie hier die Jagd



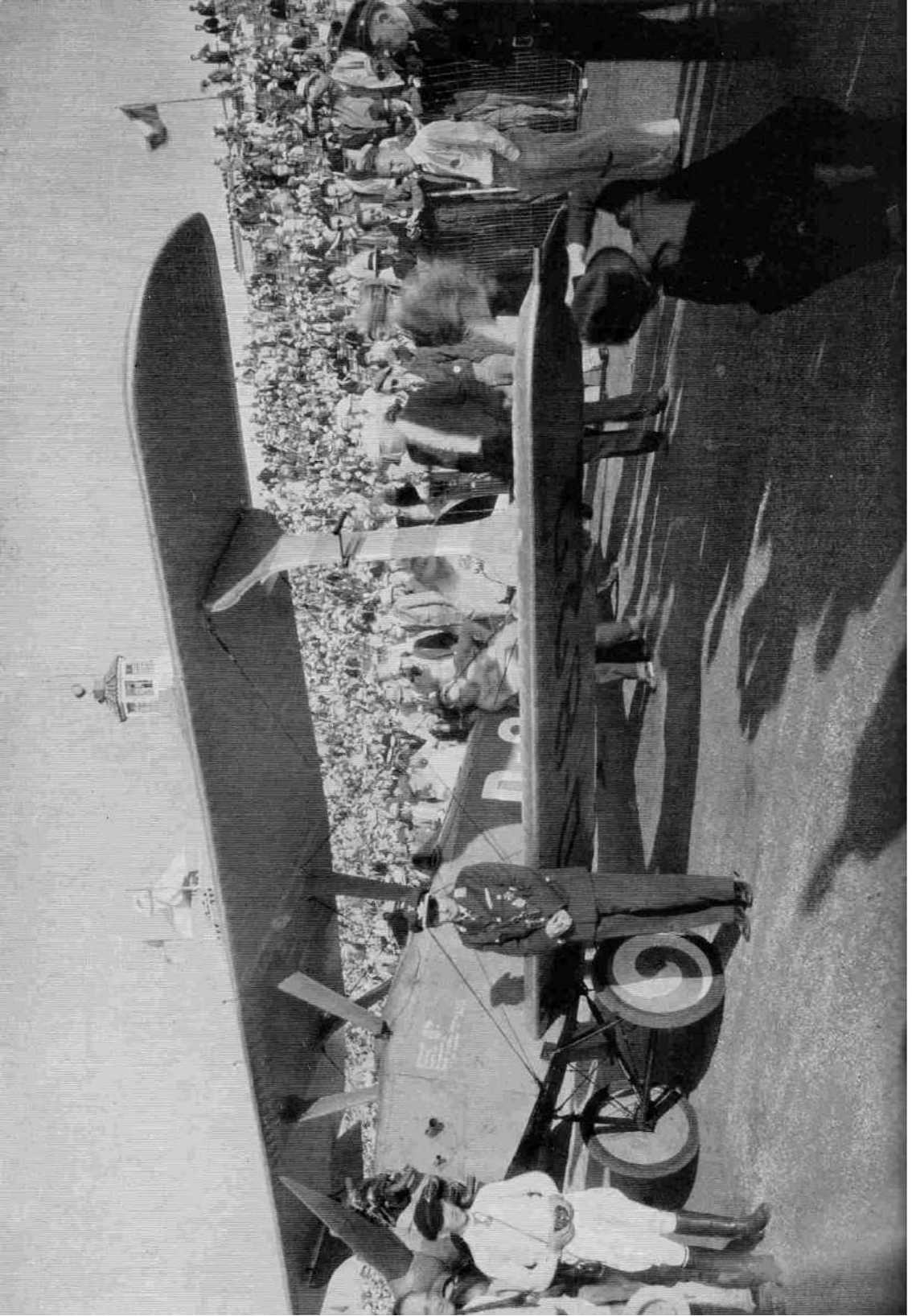


Ich filtere Wasser für den fieberkranken Schneeberger

Harald Lloyds „Swimming Pool", in dem man mit Taucherhelm spazierengehen kann



Das ausländische Team in Cleveland: De Bernardi (Italien), Orlinsky (Polen), Al Williams (Amerika), Udet, Cubita (Tschechoslowakei)



„National Air Races",
Großflugtag in Los Angeles

betrieben wird. Kommt so ein Bursche daher, der sein Leben lang nichts anderes gejagt hat als Dollars. Schon vom Schiff aus depeschiert sein Sekretär an den White Hunter in Nairobi: „Mister Moneymaker wünscht drei Löwen zu schießen, zwei Büffel und einen Elefanten. Möglichst in drei Tagen." Der White Hunter besorgt den Jagdschein von der englischen Regierung, rüstet die Expedition aus vom Küchenchef bis zur letzten Patrone. „Safari" nennen sie das. Dann geht's los ins Jagdrevier. Der Löwe steht schon da, frißt das Zebra, das man ihm vorgeworfen hat.

Der Herr mit den Dollars schießt, der Löwe fällt um. „Solch einen hat selbst der Prinz von Wales nicht gekriegt", flüstert der White Hunter und schließt die Augen. So kann er den dummen Stolz im Gesicht des Jägers und die kahlen Stellen im Fell des gefällten Simba nicht mehr sehen, den der Hunger des Alters ins Verderben trieb.

Dann läßt sich der Mann aus USA fotografieren, über seiner Beute. Meist mit dem Fuß auf der Löwenmähne.

Wenn der White Hunter noch nicht ganz hartgesotten ist, schämt er sich. Denn er ist auch einmal ein Jäger gewesen, aber das Geld hat ihn versaut. Jetzt verkauft er sich als Führer an Jagdexpeditionen. Reich und fett wird er dabei, hat Autos, Villa und Dienerschaft. Doch die weidgerechte Jagd geht darüber zum Teufel.

Die Sonne ist hinter dem Horizont verschwunden, der Mond steht über der Ebene. In den Babatidörfern singen die Weiber.

Schneeberger schläft schon, als wir zum Feigenbaum-Hotel zurückkehren. Wir lassen einen Tisch draußen vors Haus stellen und trinken da.

„Einmal habe ich einen gekannt", ſagt Sullivan. Er trinkt den Whisky ohne Soda, wie Waſſer, in großen, durſtigen Schlucken. „Ein Jäger war das! Er kam hier runter auf Großwildjagd. Nimmt ſich einen White Hunter, denn Geld hat er.

Der White Hunter beſorgt ihm den Löwen. Ein altes Tier, das friedlich ſein Zebra-Kotelett verſpeiſt.

Was tut mein Mann, als er ihn ſieht?

Er lacht laut auf, ſchultert ſeine Büchſe, ſagt: ‚Kühe kann ich auch zu Hauſe ſchießen.'

Kurz danach habe ich ihn hier im Feigenbaum-Hotel getroffen. Ein Kanadier war's, ein toller Kerl. Flieger, Rennfahrer, ein paarmal geſtürzt, zuſammengeflickt wie ein alter Autoſchlauch. ‚Das Leben iſt Dreck', ſagt er, ‚Spaß macht's nur an der Grenze, wo der Tod anfängt.'

Er wollte mit den Eingeborenen jagen, ich habe ihm einen Maſſai-häuptling vermittelt."

„Haſt du mal gehört", fragt mich Sullivan — vom dritten Glas ab hat er mich geduzt —, „wie die ſchwarzen Burſchen hier auf Elefanten gehen?

In der Nacht, wenn die Herde ſchläft, ſchleicht der Jäger, nur mit einem kurzen, breiten Buſchmeſſer bewaffnet, in das Unterholz, wo ſie die Nacht zubringen.

Es muß mondlos ſein, ſonſt ſehen ſie ihn ſofort. Er nimmt den ſtärkſten Bullen an wegen des Elfenbeins. Schlägt ihm mit einem Hieb den Rüſſel ab, verſchwindet im Unterholz. Drei Sekunden hat er Zeit. Iſt er in der dritten Sekunde nicht fort, findet man den Mann nicht mehr.



Der getroffene Bulle ſpringt hoch, irrſinnig vor Schmerz, raſt durchs Gehölz in die Steppe hinaus. Rückwärts. Denn ein Elefant ohne Rüſſel kann nicht mehr vorwärts laufen. Nach fünfzehnhundert Meter bricht er zuſammen, verblutet.

Eine Bieſterei iſt das, gewiß. Aber es iſt ein ehrlicher Kampf, gleich zu gleich. Auf zehn tote Elefanten kommt mindeſtens ein toter Mann.

Der Kanadier hat mir's erzählt. Er hat einmal eine ſolche Jagd mitgemacht.

Vier Monate iſt er mit den Maſſais unterwegs geweſen, dann tauchte er wieder in der Gegend auf.

‚Na?' frage ich.

‚Es hat ſich gelohnt', ſagt er.

Sie haben einen Löwen getroffen. Einen von den Einzelgängern, die allein durch die Steppe ziehen. Solche Tiere ſind ſo ſelten wie große Menſchen.

Sie freſſen niemals Aas, ſchlagen nur junge, friſche und ſtarke Tiere. Saufen das Blut ab, nehmen etwas vom zarteſten Fleiſch am Halſe, laſſen das Opfer liegen. Für die übrigen.

Denn in ihrem Gefolge iſt immer ein Schwarm von kleineren Löwen. Ein Hofſtaat, der ſich von den Reſten der königlichen Tafel nährt.

Einen ſolchen Löwen haben ſie aufgeſpürt und ihn verfolgt. Friſche Tierkadaver zeichneten ſeinen Weg. Nach wenigen Tagen ſind die Maſſais umgekehrt. Sie waren zu weit weg von ihren Dörfern und Weibern. Sie wollten heim.

Der Kanadier aber iſt auf der Fährte geblieben. Was ein Jägerhirn an Liſten ausdenken kann, hat er verſucht, um den Löwen zu ſtellen.

Junge Kälber haben nachts blökend in der Steppe gestanden, er selber hockte oben auf der Kanzel, von Moskitos bis aufs Blut gepeinigt. Er hat sich im Bauch eines ausgeweideten Zebras versteckt, aber der Löwe kam nicht.

Tagelang hat er das Tier verfolgt, er ist mager dabei geworden. Dann hat er es getroffen.

Auf einer Lichtung im Steppengras war's. Der Löwe stand da, kaum fünfzig Meter vom Mann entfernt. Der riß die Büchse an die Backe — und schoß nicht. Er konnte nicht schießen.

Nur ein Jäger kann das verstehen. Er hatte plötzlich die Empfindung: das Tier da drüben, dies stolze, königliche Tier, steht dir näher als mancher Mensch. Er setzte die Büchse ab und sah den Löwen an. Und der Löwe starrte zu ihm herüber mit seinen topasgelben, traurigen Augen.

Im welken Steppengras, das die Lichtung säumte, tauchten die gelben Katzenköpfe anderer Löwen auf. Das Gefolge war da, witterte Beute. Plötzlich schoß einer heraus auf die Lichtung, direkt auf den Mann zu.

Der große Löwe wandte den Kopf. In drei Sätzen war er bei dem andern, ein Prankenschlag ins Genick, und wie vom Blitz gefällt brach der kleine zusammen.

Der Kanadier ging zu den Trägern zurück. Er ging langsam, sah sich manchmal um. Aber der Löwe folgte ihm nicht."

„Wenn ein anderer als er mir diese Geschichte erzählt hätte", sagt Sullivan, „würde ich nur gelacht haben. Aber aus dem Munde dieses Mannes ist niemals ein unwahres Wort gekommen ... Übrigens", fährt er nach kurzem Nachdenken fort, „kann man sich



den Hergang ganz nüchtern erklären. Der junge Löwe hatte sich gegen das Recht des Stärkeren vergangen."

„Deinen Kanadier möchte ich kennenlernen", sage ich.

Sullivan steht auf. „Tot", sagt er. „Bei einem Überlandflug unten im Süden abgestürzt und verbrannt. Viel soll nicht übriggeblieben sein."

*

Die Regenzeit naht. Der Horizont ist mit grauen Schleiern verhangen. Der Kerntrupp der Expedition ist schon von Aruscha aufgebrochen und in Autos zur Küste gefahren. Schneeberger und ich aber wollen zurückfliegen. Wir nehmen unsere Reservemaschine, eine B. F. W. Die ‚Motte' ist zwar zusammengeflickt, aber für einen solchen Langstreckenflug nicht mehr zu gebrauchen.

Der Tag unseres letzten Starts ist wie ein Volksfest. Die Babati-Mädchen springen mit hüpfenden Brüsten um das Flugzeug herum, der Barkeeper schwenkt sein weißes Mützchen, auch Sullivan ist von seiner Farm herübergekommen. Er trägt ein Paket unter dem Arm, in starkes braunes Papier gewickelt. Wie ein Kinderwagen sieht es aus. Aber es sind die Hörner des Büffels, den ich vor Tagen mit ihm geschossen habe.

„Sie sind ein Jäger", sagt er. Er schüttelt mir die Hand, als wollte er mir den Arm ausreißen. Das ist die größte Liebeserklärung, deren er in nüchternem Zustand fähig ist.

Dann fliegen wir ab.

Die flache Steppe verschwindet, die dreitausend Meter hohen Zacken des Mau-Randes greifen zu uns herauf, der riesige, blitzende

Silberschild des Victoria-Sees, und dann, unabsehbar nach Norden sich dehnend, das grüne Wipfelmeer der Urwälder. Ein faulig-süßlicher Verwesungsgeruch steigt von da auf.

Schneeberger arbeitet, macht Gegenlichtaufnahmen.

Plötzlich ein Klopfen, als wenn jemand von unten her mit dem Hammer gegen das Flugzeug schlägt. Ich sehe nach vorn, der Reservetank hat sich aus den gerissenen Haltebändern gelöst, schlingert hin und her. Ich sehe nach unten, Baumwipfel, achtzig Meter hohe Stämme, keine Lichtung, keine menschliche Siedlung, Ausschweben und Landen unmöglich. Links die Wasser des Victoriasees. An den flachen Ufern, träge wie treibende Baumstämme, Krokodile. Ganz deutlich kann man sie erkennen. „Helm ab zum Gebet!" denke ich.

Da steht Schneeberger auf, wirft sich mit dem Oberkörper nach vorn, umklammert den Tank mit beiden Händen, hält ihn mit dem Gewicht seines Körpers auf der Unterlage fest. Damit die Leitung zum Vergaser nicht zerbricht. Wenn er ihn bis Jinja halten kann, sind wir gerettet. Wir streichen jetzt dicht über den Wipfeln hin. Der Geruch des Waldes ist unerträglich, aber oben in der Höhe wird es kalt, vielleicht kann Schneeberger hier länger halten.

„Kannst du noch, Floh?" schreie ich. Das Dröhnen des Motors verschlingt die Worte.

Er antwortet nicht, aber sein kleiner, sehniger Körper liegt wie angegossen über dem Tank.

Jinja, das Ibis-Hotel. Ein Stück europäischer Zivilisation mitten in die afrikanische Wildnis hineingeschleudert. Wir schweben aus, landen. Ich muß Schneeberger aus der Maschine helfen. Er ist steif von der ungeheuren Anstrengung. In der Nacht bekommt er Fieber.



Ein Ford-Vertreter hilft uns, den Schaden zu reparieren.

„Halten Sie sich immer längs der großen Autostraße durch den Sudan", sagt er uns beim Abschied — „für alle Fälle ..."

Über Lado sichten wir Elefantenherden. Zu Hunderten traben sie im Paßgang durch das hohe Gras. Staub wölkt sich wie Dampf vor ihnen auf.

Benzinrohrbruch. Wir müssen landen. Unter uns Sumpf und Busch. Zurück zur Autospur. Da — eine Sandstelle, wunderbar eben. Es ist doch gut, wenn man Ziellandungen geübt hat. Auf knapp fünfzig Meter rollt die Maschine aus.

Wir sind im Sudd, dicht am Autotrack, wo alle acht bis vierzehn Tage ein Wagen vorbeikommt. Der Boden strahlt Backofenhitze aus, kein schützendes Haus in der Nähe. Wir werfen die Zeltplane über die Maschine, legen uns darunter. Schneeberger stöhnt im Fieber nach Wasser.

Ich mache mich auf die Suche. An einer Stelle ist der Rasen grüner, dort muß Feuchtigkeit sein. Ich suche nach, brackiges Sumpfwasser steht braungelb in einem Loch. Ich koche es ab in leeren Ölkannen. Es ist eine umständliche Arbeit. Ich filtriere es durch meinen Schlafanzug. Schneeberger trinkt's in kurzen, durstigen Zügen. Meine Herstellung kann mit seinem Verbrauch kaum Schritt halten.

Gegen Abend streichen ein paar Neger ums Zelt herum. Ich winke ihnen, sie verschwinden wieder. Endlich nähert sich einer. Es ist der Häuptlingssohn.

Die Verständigung ist schwer. Aber schließlich erfahren wir, daß wir bei den Lau-Negern gelandet sind. Flugzeuge kennen sie, sie sind voll Furcht und Unterwürfigkeit.

Doch als ſie merken, daß unſer Vogel flügellahm iſt, ändert ſich ihr Benehmen ſofort. Wir ſind irgendwie auf ſie angewieſen, ſie laſſen uns das fühlen.

Ich bitte um Milch. Nach vier Stunden bringt der Neger unſere leere Feldflaſche zurück, ſtreckt die Hand aus. „Fünf Schilling“, ſagt er. Ich zucke die Achſeln, biete ihm ein Zigarettenetui an. Es iſt aus Meſſing, Münchener kunſtgewerbliche Arbeit, aber es glänzt wie Gold. Er nimmt es, betrachtet es genau, kratzt am Druckknopf. Wahrhaftig, er ſucht den Stempel. Dann ſchürzt er verächtlich die dicken Lippen, reicht's mir zurück.

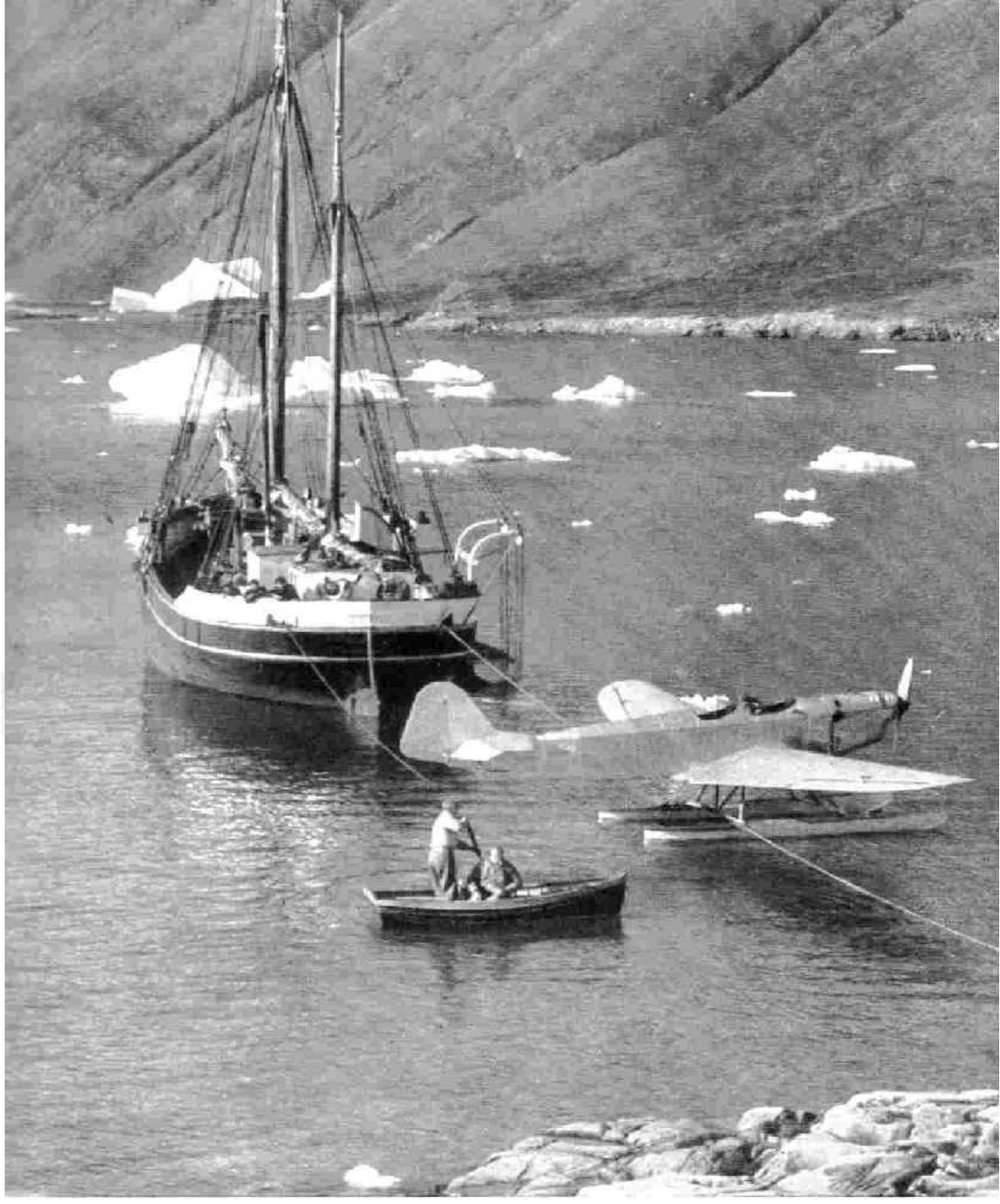
„No gold“, ſagt er.

Die Glasperlen, die ich mit mir führe, wage ich ihm ſchon gar nicht mehr anzubieten.

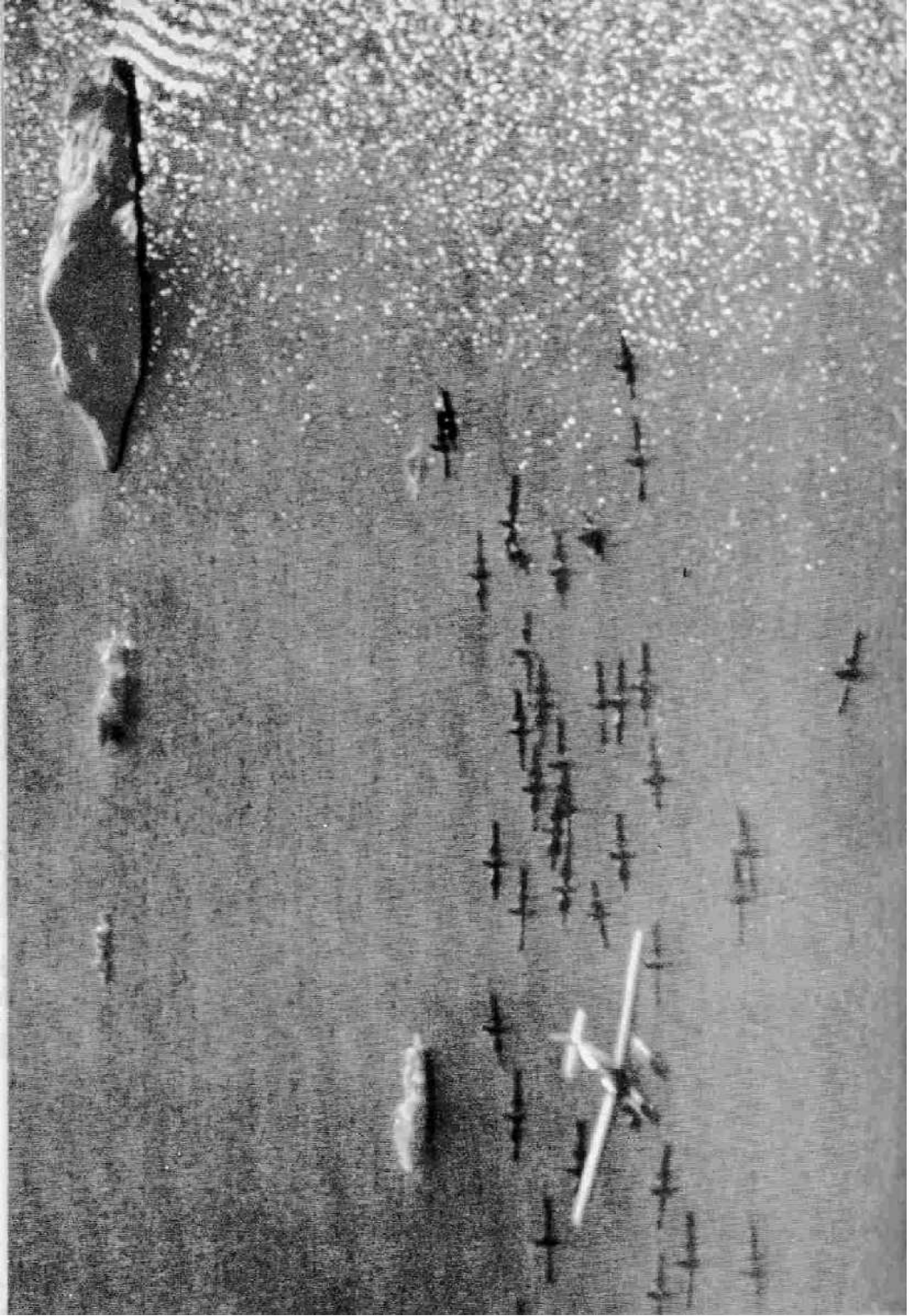
Zwei Tage liegen wir hier feſt. Es ſteht ſchlimm um Schneeberger, die Lau-Neger werden von Stunde zu Stunde frecher. Ich muß immer beim Zelt bleiben, um zu verhindern, daß ſie uns beſtehlen. Die Hitze iſt unerträglich, das Hirn wie ausgedörrt. Allmählich kommt man in dumpfe Verzweiflung, der kranke Freund, keine Lebensmittel, die ungaſtlichen Neger. Und dann ſteht die Regenzeit vor der Tür. Es kann Wochen dauern, bis ein Auto hier entlangfährt. Am Morgen des dritten Tages in der Ferne ein leiſes Summen ... es ſchwillt zum Dröhnen an ... der Geſang eines Flugzeugmotors. Es taucht auf, eine kleine ‚Puß-Motte‘ iſt's. Ich reiße Schneeberger die Decke weg, winke, obwohl er das leuchtende Silber unſeres Vogels ſchon bemerkt haben muß.

Der Flieger umkreiſt uns zweimal, landet. Ein ſchlanker, drahtiger Menſch in Khaki. „Campbell Black“ ſtellt er ſich vor. Er bringt





Unſer Expeditionsſchiff in Nugaitſiak.



uns Zigaretten mit und vor allem Wasser, frisches Trinkwasser. Die Shell-Station in Juba, wo wir zuletzt getankt haben, hat hinter uns her telegrafiert, nachgefragt, ob wir angekommen sind.
Englische Großzügigkeit, englische Gastfreundschaft.
Am Nachmittag landet ein großer Militärzweisitzer, bringt uns Reparaturwerkzeug, neuen Betriebsstoff und eine Einladung zum Wing Commander Sholte Douglas nach Chartum.
Schon am nächsten Abend sind wir dort. Der Oberst empfängt uns lächelnd.
Ich will mich bedanken, aber er winkt ab.
„Wir haben neunzehnhundertsiebzehn an derselben Front gestanden", sagt er, „und das kittet. Selbst wenn es auf der anderen Seite war."

# Amerika im Fluge

Die Luft zittert vom Dröhnen der Motoren. Wenigſtens fünfzehn Apparate ſind über dem Flugplatz von Cleveland. Rollen, trudeln, loopen, trainieren für das Meeting, das in drei Tagen beginnen ſoll.

Ich lande. Die Startmannſchaften kommen, gleich hinter ihnen ein Mann mit Hornbrille und Starterliſte.

„Colonel Udet from Germany?“ fragt er.

„Jawohl, Oberleutnant Udet.“

„Bei uns ſind Sie als Colonel gemeldet.“ Er ſieht mich ſtreng an.

„Tut mir leid, bin bloß Oberleutnant.“

„Na, einigen wir uns auf Major“, meint er, tippt mit dem Bleiſtift an den Mützenrand.

Ein paar Herren in großkarierten Anzügen, Reporter von der Clevelander Lokalpreſſe. Sie wollen den „Flamingo“ ſehen, das berühmte Kunſtflugzeug.

Ich zeige auf den Apparat: „Hier iſt er.“ Sie ſehen die Maſchine an, ſehen mich an. Der „Flamingo“ iſt jetzt acht Jahre alt, war der erſte Vogel ſeines Typs. In ſeiner Jugend ſah er ſtattlich aus.

„Ach, wie intereſſant“, ſagen die Herren von der Preſſe. Sie ſind höfliche Leute, ſie wollen den ausländiſchen Gaſt der National Air Races nicht beleidigen.

Ich bleibe noch eine Weile auf dem Flugplatz, ſehe dem Training der anderen zu. Schneidige Burſchen! Mit ihren ſchweren, ſtarkpferdigen Maſchinen ſauſen ſie wie Granaten in der Luft herum.



Wird ſchwer ſein, ſich gegen dieſe Konkurrenz zu behaupten, denke ich. Mein Spatz mit ſeinen hundert PS muß gegen Falken fliegen.

Über mir das Sauſen einer Rennmaſchine. Sie umrundet den Pylon. Im gleichen Moment ziſcht eine weiße Benzinfahne auf, dunkler Rauch quillt hinterher. Der Apparat brennt.

Blitzſchnell reagiert der Flieger, wirft die Maſchine auf den Rücken, zieht nach oben, läßt ſich herausfallen. In Kirchturmshöhe öffnet ſich ſein Fallſchirm, kaum fünfzig Meter von mir entfernt kommt er zu Boden.

Ich laufe hin. Er ſteht da, klopft ſich ſeine braune Manchеſterhoſe ab. Mechaniker kommen übers Feld.

„Unglück geſchehen?“ fragt er.

Ein Mann im Monteuranzug antwortet: „Gott ſei Dank auf freiem Feld.“

„O. K.“, ſagt der Flieger, holt ſeine Camel heraus, zündet ſie an. Ich beobachte ihn genau. Seine Hand, die das Streichholz hält, zittert keinen Augenblick. Unglaublich ſchneidige Burſchen, dieſe Amerikaner.

Im Hotel ſehe ich die Meldeliſte ein. Der Engländer Atcherley iſt da, der Pole Orlinſky, der Italiener de Bernhardi. Die beſten Männer, die beſten Maſchinen. Und ich ſoll Deutſchland vertreten mit einem Hundert-PS-Flamingo? Mehr Pferdekräfte erlaubt der Friedensvertrag unſeren Motoren nicht.

Ich ſchlafe ſchlecht die nächſten Nächte. Als einzelner zu verlieren, iſt leicht. Man kämpft, gibt ſein Beſtes. Sieg oder Niederlage ſtehen nicht in der eigenen Hand. Aber für das Vaterland zu verlieren, iſt bitter.

Mein „Flamingo“ wird eine Art Berühmtheit in Cleveland. So wie ein Mann, der in Cut und gelben Schuhen zu einem Festbankett geht.

Und dann ſind die National Air Races da. Es iſt ein ſtrahlender Tag. Wir Flieger des ausländiſchen Teams werden in Wagen abgeholt, jeder für ſich, und begleitet vom Sirenengeheul der polizeilichen Motorradeskorte hinausgefahren.

Himmel und Menſchen. Aus Cleveland, aus Chikago, aus New York, überallher gekommen. Mit Bahn, mit Auto, mit Flugzeugen. Nationalfeiertag in der Luft, das ſind die Air Races.

Um neun Uhr früh beginnt's, dauert bis in die ſinkende Nacht. Dann Feuerwerk. Am nächſten Tag geht's weiter. Eine Woche lang, jeden Tag.

„Hunderttauſend Beſucher“, ſagt einer vom Komitee, zieht die Weſte über dem Bauch ſtramm.

Die Kämpfe beginnen. Eine Programmnummer nach der anderen, in lückenloſer Folge.

Aufheulend ſauſen die ſchweren Maſchinen im Sturzflug aus der Luft herunter. Ein Looping über den Köpfen der Menge, ſenkrecht ſchrauben ſie ſich wieder in den Himmel hinauf.

Die Armeeflieger. Wie ein Horniſſenſchwarm brauſen ſie heran. Die Menge ſchreit auf. Dreißig Körper löſen ſich von dreißig Maſchinen. Dreißig Fallſchirme öffnen ſich, ſchweben wie eine große, weiße Wolke zur Erde herab.

„Major Udet Germany!“ dröhnt der Lautſprecher übers Feld, während ich in die Kiſte klettre.

Dann beginne ich zu arbeiten. Mein Programm habe ich mir vorher



genau zurechtgelegt. Es iſt klar, ich kann mit den ſtarken Maſchinen der anderen nicht konkurrieren. Sie ſteigen ſchneller, rollen wendiger, drehen ihre Loopings und Turns in einem Tempo, bei dem der „Flamingo“ den Atem verlieren würde.

So habe ich mich auf langſames Fliegen eingeſtellt, dicht am Boden des Rollfeldes — Parterreakrobatik des Flugſports.

Ich fliege auf dem Rücken, dicht an der Erde. Ich ſchleife mit der linken Fläche über die Startbahn, daß der Staub aufwirbelt. Ich drehe Loopings mit ſtehendem Propeller, reiße wenige Meter vor den Tribünen die Maſchine wieder hoch. Schließlich ende ich mit einer Tellerlandung genau an dem Platz, von dem ich geſtartet bin. Vielleicht hätten die anderen es ebenſo gut gemacht, wenn ſie in meinem leichten „Flamingo“ geſeſſen hätten. So aber hatten ſie ihre ſchweren Maſchinen und ich den Erfolg.

Als ich lande, ſpringen die Leute von ihren Sitzen auf, ſchreien, ſchwenken Hüte, Arme, Tücher.

Ein Funkreporter packt mich, ſchiebt mich vors Mikrofon. Dort ſteht ſchon Colonel Rickenbacker, mit vierundzwanzig Abſchüſſen Amerikas erfolgreichſter Kriegsflieger. Ein großer Mann mit einem hageren, ſcharfgeſchnittenen Geſicht. Wie ein weißer Indianer. Wir ſtehen erhöht, hoch über den Köpfen der Menge.

„Zum erſtenmal ſind wir uns bei Soiſſons begegnet“, ſagt Rickenbacker. Seine Stimme rollt hallend über den Platz hin. „Damals flogen wir zu ſiebzig aus. Und als der Abend ſank, kehrten nur zweiundfünfzig in unſeren Kamp zurück. Wir haben noch manche Schlacht geſchlagen, und noch mancher Mann iſt gefallen. Wir beide aber ſind am Leben geblieben, und das iſt das Feinſte an der ganzen

Sache. Denn so können wir uns jetzt die Hände schütteln und der amerikanischen Jugend zeigen, daß ehrliche Gegner zu ehrlichen Freunden werden, wenn der Kampf vorbei ist."

Rickenbacker reicht mir die Hand. Die Menge bricht in Beifallsgeschrei aus. Wir stehen wie auf unserem eigenen Denkmalssockel, Hand in Hand, mit ehernen Gesichtern.

Plötzlich beugt sich der lange Rickenbacker zu mir herunter, ein Grinsen auf dem hageren Gesicht, klopft vielsagend auf die Gesäßtasche: „Have a drink with me", raunt er. Es ist drüben noch die Zeit der großen Trockenheit. Ich nicke zurück. Und dann stehen wir wieder wie zwei Bildsäulen, nehmen mit steinernen Gesichtern den Beifall der Menge entgegen.

Bei den Air Races hat jede Nation ihren Ehrentag. Für den „Deutschen Tag" ist eine besondere Überraschung vorgesehen. Nach meinen Schauflügen soll ich Leutnant Wanamaker gegenübertreten. Ich habe ihn im Juli 1918 abgeschossen.

Wanamaker kommt, von seiner Frau begleitet, auf mich zu. Er hat sich offenbar vorbereitet.

„Hallo, Ernest!" tönt er ins Mikrofon, „Sie sind aber dick geworden!" Das klingt burschikos, salopp, wie eben aus dem Handgelenk geschüttelt.

Ich bringe ein Stück Leinewand zum Vorschein, ich habe es hinter dem Rücken verborgen gehalten. Es ist die Nummer seines Flugzeuges, in dem ich ihn damals abschoß.

Und plötzlich ist sein ganzer, wohlpräparierter Humor dahin.

„Das ist aber nett", stammelt er — „wirklich fein, daß Sie daran gedacht haben."



Er hat ganz vergessen, daß wir vor dem Mikrofon stehen. „Wissen Sie was", sagt er, „wenn der ganze Klimbim hier vorbei ist, kommen Sie zu uns nach Acron. Meine Frau würde sich auch freuen. Nicht, Mildred?"

Frau Wanamaker nickt, ein bißchen verlegen. „Ja", haucht sie. Das Volk unten aber bricht in Jubelgeschrei aus. Wanamakers haben Erfolg. Mehr Erfolg wahrscheinlich, als wenn er seinen munteren Wildwestspeech zu Ende gebracht hätte.

Nach Abschluß der Air Races fahre ich nach Acron hinüber. Wanamakers wohnen mitten im Grünen draußen vor der Stadt. Warmes Nest voll bürgerlicher Behaglichkeit.

Am Abend sitzen wir um den runden Tisch. Wanamaker hat mir zu Ehren deutschen Wein besorgt. Rheinwein. Er schenkt mir ein Glas nach dem anderen ein. Wir plaudern von seiner Stellung, er ist Staatsanwalt geworden. Wir sprechen vom Krieg. Aber die Bilder jener Tage wollen nicht wieder lebendig werden. Erst als ich in meinem Zimmer liege, wird alles wach.

Am zweiten Juli 1918 war's, in aller Morgenfrühe. Flakfeuer weckte mich, es klang ganz nah.

Ich lief zum Fenster. „Behrend", schrie ich, „Apparat fertigmachen!" Er galoppierte schon über den Platz zur Halle.

Im Schlafanzug rannte ich hinunter. Noch im Laufen schlüpfte ich in die Pelzkombination. Startete. Stieg auf dreitausend Meter Höhe. Es war eisig kalt. Die Flakwölkchen zeigten den Weg. Zwei Staffeln hatten sich ineinander verbissen. Acht Nieuports gegen sieben Deutsche.

Ich erkannte Löwenhardts gelben Fokker, der einen Gegner verfolgte.

Ein anderer ſetzte ſich ihm in den Nacken. Ich mußte ihn abdrängen, Löwenhardt befreien. In die Verfolgung ſeines Opfers verbiſſen, ſchien Löwenhardt die drohende Gefahr nicht zu bemerken.

Aber der Amerikaner vor mir war gleichfalls ahnungslos. Langſam ließ ich ihn in das Viſier hineinrutſchen. Im nächſten Augenblick hatte der Nieuport vor mir eine Schußgarbe im Motor. Benzinfahne. Er ſtürzte, fing ſich, ſtürzte wieder und ſchlug ſchwer unten auf. Ich landete in der Nähe.

Der Pilot kroch aus den Trümmern heraus. Ich ging an ihn heran, bot ihm eine Zigarette. Er dankte, ſtellte ſich vor, Leutnant Wanamaker. Deutete mit zuſammengepreßten Zähnen auf ſeinen Oberſchenkel. „Bruch."

Die Sanitäter kamen, hoben ihn auf die Bahre. Ein Feldgrauer lief vorbei. „Drei Amerikaner ſind eben runtergekommen!" ſchrie er. Wanamaker fragte, ich dolmetſchte. „O, a very good morning for us!" Das war das letzte, was ich von ihm hörte.

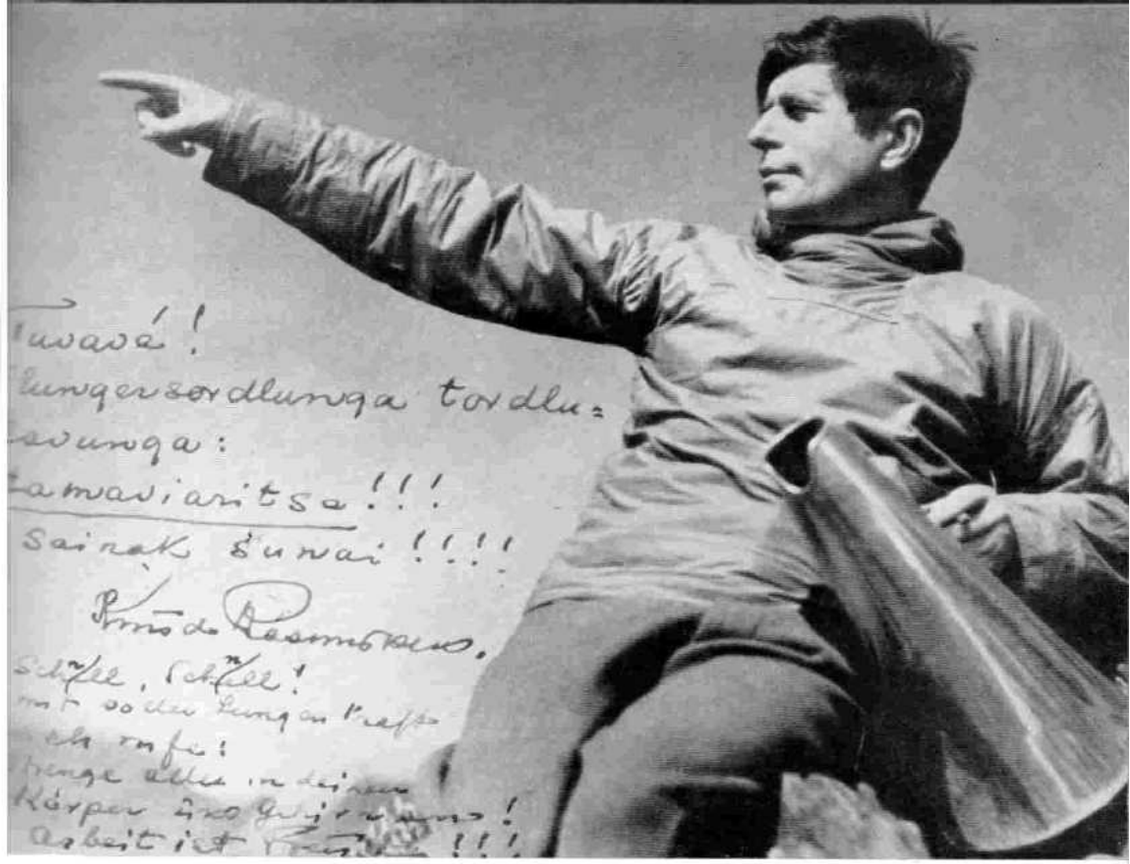
An den Wänden des Zimmers hängen Familienbilder. Gruppenaufnahmen und Einzelporträts. Manche ganz altertümlich, Daguerreotypien.

Wenn er geſtorben wäre, würde er nie in dieſes warme Neſt zurückgekommen ſein. Dann hätte mich die Frau mit den blonden Haaren gehaßt. Mich, der ihren Mann getötet hat.

Aber es iſt gut, daß es jenſeits des warmen Lampenlichts eine Welt der Männer gibt. Eine Welt des Kampfes, in der der Haß der Schwachen nicht gedeihen kann. „A very good morning for us, Leutnant Wanamaker", denke ich, knipſe das Licht aus und ſchlafe ein.

*





Knud Rasmuſſen, Grönlands ungekrönter König

Über den Schneefeldern Grönlands

Winzig, gleich einer Mücke, erscheint die „Klemm" an der schillernden Wand des mächtigen Eisbergs

Mit Leni Riefenſtahl

Als ich in Hollywood ankomme, bin ich ein unbekannter Mann. Zum mindeſten am Ruhm der Filmſtars gemeſſen.

Drei Tage ſpäter kennt mich jeder vom Bau. Ich werde eingeladen, herumgereicht, interviewt.

Ein großer Mann vom Film hat nach meinem erſten Flugtag geſagt: „Mit dieſem Major Udet werde ich bald etwas zu reden haben.“ Das genügt vollauf zum Ruhm — für Hollywood.

Seitdem verkehre ich auch in den Villen der Filmſterne. Es ſind meiſt nette, einfache, arbeitſame Leute. Ihre Spleens tragen ſie nur aus Reklamegründen. Nur einen Tick habe ich bei allen erkennen können: den „swimming pool“.

Hier kämpfen ſie mit verbiſſenem Ehrgeiz, wer das größte, ſchönſte, komfortabelſte Baſſin beſitzt. Soweit ich beurteilen kann, ſchießt Harold Lloyd den Vogel ab: auf dem Grunde ſeines Schwimmbeckens kann man mit Taucherhelm ſpazierengehen.

Mary Pickford intereſſiert ſich für Flugakrobatik. Wir wetten, ich gewinne. Mit der Tragfläche meines „Flamingo“ hebe ich ihr Taſchentuch vom Boden auf.

Am nächſten Vormittag kommt ein Herr zu mir ins Hotel.

Ob ich hier ſchon ein Auto beſitze?

Nein.

Ob ich eins haben will?

Vielleicht. Wenn es nicht zu teuer iſt.

Es koſtet gar nichts. Draußen vor dem Hotel ſteht der Wagen. Eine vierſitzige Limouſine. Wenn ich mit der Tragfläche ein Taſchentuch von ſeinem Verdeck herunterhole, wie geſtern bei Mary Pickford, gehört der Wagen mir.

Einen Fotografen hat der Propagandachef der Fabrik auch gleich mitgebracht. Fünf Minuten ſpäter bin ich Autobeſitzer.

Drei Wochen bin ich in Hollywood, dann endlich höre ich „das Wörtchen“ des Filmmannes. Der Generalmanager läßt mich um eine Unterredung bitten. Er ſpringt gleich mit beiden Beinen in die Sache hinein. „Wir wollen einen Richthofen-Film drehen, brauchen einen fliegeriſchen Berater.“

Er nennt eine Summe, ſie iſt phantaſtiſch. Einen Augenblick überlege ich. Richthofen? Nein! Zu groß für Hollywood.

„Kommt nicht in Frage!“ ſage ich.

Der Agent zuckt die Achſeln. „Schade!“ ſagt er. Aber er drängt nicht, fragt nicht nach den Gründen. Sachlich. Unſentimental. Amerikaniſch.

„Have a drink!“

Und wir trinken zuſammen.

*

Der Vorſitzende erhebt die Stimme. Er hat einen würdigen, zweigeteilten weißen Bart.

„... und nun haben wir noch eine große Freude für unſeren Fliegerhelden. Unter uns weilt ein Mann, ein ſchlichter Mann, der im Jahre 1918 den Leutnant Udet aus dem feindlichen Kugelregen gerettet hat. Herr Mueller, bitte!“

Toſender Beifall der Verſammlung.

Ein Mann ſteigt aufs Podium hinauf. Ein wenig zögernd, verlegen. Er iſt kaum mittelgroß, blaß, ſehr mager. Hat ſchütteres blondes Haar. Ich könnte darauf ſchwören, ich habe ihn noch nie in meinem Leben geſehen.



„Nun, Herr Mueller“, ermuntert der Vorſitzende, „begrüßen Sie Herrn Udet.“

Mueller beginnt zu reden, in dumpfen Kehllauten, ſeine Stimme zittert. „Es freut mich“, ſagt er, „Sie noch einmal im Leben wiedergeſehen zu haben, Herr Major.“

Ich ſehe ihn an von oben bis unten. Seine Manſchetten ſind zerſtoßen, ſeine Schuhe geflickt. In ſeinen hervorquellenden blauen Augen aber ſteht Angſt. Die Angſt des Getretenen, vom Leben Zerbeulten. Der um ſeine letzte Hoffnung kämpft. „Give him a chance!“ denke ich, trete auf Mueller zu.

„Ich danke Ihnen, Herr Mueller“, ſage ich laut, gebe ihm die Hand. Donnernder Applaus im Saal. Mueller errötet. Plötzlich beginnt er mit volltönender Stimme zu erzählen. Wie er mich gefunden hat, halb ohnmächtig im Stacheldraht. Wie er mich aufgehoben und nach Hauſe getragen durch den Kugelregen. Wie eine Mutter ihr Kind. Als er geendet, muß ein Tuſch geblaſen werden, um dem Vorſitzenden Ruhe zu verſchaffen. So laut tönt Jubel und Geſchrei. Unten im Parkett wird Mueller von Reportern umdrängt. Zuweilen ſchickt er einen Blick zu mir herauf, verſchämt lächelnd. Dann beantwortet er weiter die Fragen.

Ein paar Tage ſpäter höre ich von Bekannten, Mueller hat eine Anſtellung bekommen. In einer deutſchen Großſchlächterei. Vorher war er arbeitslos. Seit langem.

„Give him a chance!“ denke ich. Der Wahlſpruch Amerikas. Ein guter Wahlſpruch.

# Am Rande der Welt

David hat einen Seehund geſchoſſen. Er hat ihn auf den Sand hinaufgezogen und ausgeweidet. Es iſt ein mageres Tier. Denn wir ſind im Frühſommer, und die Brunſtzeit hat ihm ſeinen Speck genommen.

Wir ſitzen auf der Bank vor der kleinen Hütte, die aus Raſenſtücken zuſammengefügt iſt, und ſehen David zu. Hinter ihm treibt das Meer vorbei, graugrün in leichter Dünung. Mächtige Eisberge ſchwimmen auf den Wellen, gleiten wie große, ſtille Schwäne vorüber. Nur manchmal reißt einer plötzlich entzwei, dann dröhnt ein Krachen durch den Fjord wie Batteriefeuer, wird drüben von den lotrechten Baſaltfelſen des Feſtlandes donnernd zu uns zurückgeworfen, ſchwebt in verirrten Tönen noch lange in der Luft. Der Berg „kalbt", wälzt ſich im Waſſer herum. Fünf Meter hohe Flutwellen ſpringen vor ihm auf, verenden rauſchend am Strand.

David hat ſeine Arbeit beendet, er wiſcht das blutige Meſſer an der Bärenfellhoſe ab. Er geht voran, ſeine Frau folgt ihm. Sie trägt das Kajak. Dann kommen die Kinder. Jedes ſchleppt ein Fleiſchpaket auf dem Rücken, ſo viel wie es mit den dünnen Armchen gerade umſpannen kann. Als David an uns vorübergeht, grüßt er gemeſſen und feierlich. Er iſt ein großer Jäger. Seine Frau aber lacht uns zu, daß die Zähne im rotbraunen Geſicht blitzen.

Auf dem Sande iſt nur das Gerippe des Seehunds zurückgeblieben und die Kaldaunen. Schon ſind die Hunde darüber her, eine zuckende



Maſſe von haarigen Körpern, den einzelnen kann man nicht mehr unterſcheiden.

Plötzlich ſpringen ſie aufjaulend auseinander. Eine Gaſſe entſteht. Hindurch ſchreitet Nanunſiarſſuit, der „Bärenjäger", der größte und ſtärkſte Hund des ganzen Dorfes, der Hundekönig von Igdlorſuit.

Die andern haben von der Beute abgelaſſen, ſitzen hechelnd im Kreis herum. So, als ob ein Menſch in der Mitte ſtünde, die lange Seehundspeitſche ſchwänge, die Haut und Haar in großen Fetzen aus dem Fell reißt. Der „Bärenjäger" aber beachtet die andern nicht. Er beſchnüffelt das Gerippe, das bißchen Darm, das noch herumliegt, hebt ſein Hinterbein, ſpritzt einen dicken Strahl auf die Reſte. Dann geht er langſam und gravitätiſch durch die Reihen der andern davon. Und wieder öffnet ſich eine Gaſſe vor ihm.

Schneeberger ſpringt auf: „Den Hund muß ich haben!" ſagt er. Schriek und ich ſehen uns über ſeinen Kopf hinweg an. Wir lächeln. Wir ſind ſchon ſechs Wochen in Igdlorſuit. Lange genug, um zu wiſſen: der Jäger David würde ſich eher die rechte Hand abhacken, als ſeinen Nanunſiarſſuit verkaufen.

Im Norden über den Waſſern ſteigt eine rote Leuchtkugel auf, dann zwei grüne. Wie flammende Lerchen ſtehen ſie zitternd einen Augenblick auf dem Scheitelpunkt, ſtürzen ins Meer. Fancks Signal: die Aufnahmen beginnen, Schriek und Schneeberger ſollen kommen. Schon ſtapfen die beiden Eskimos in ihren Gummihoſen wichtig und eilig durchs Dorf zum Strand hinunter, um Schrieks Maſchine zu waſſern. Schneeberger und Schriek ſind ins Haus gegangen, haben ſich Pelze für den Flug übergezogen. Sie kommen

heraus, verabſchieden ſich von mir. Dann ſehe ich ihre kleine „Klemm“ nach Norden verſchwinden. Wie eine Seeſchwalbe taucht ſie an den Wänden der Baſaltfelſen hin.

Sechzig Kilometer ſind's über die Waſſer des Fjords bis hinauf nach Nugaitſiak. Dort oben iſt das Lager der Expedition, dort ſind Fanck und die anderen Teilnehmer der Expedition. Der Film „SOS! Eisberg“ wird gedreht.

Sie brauchen feſtes Packeis dazu, um an die treibenden Eisberge heranzukommen.

Nur Schriek, die Mechaniker und ich ſind in Igdlorſuit geblieben. Denn hier iſt der einzige Flachſtrand im ganzen Fjord, und wir haben Sandſtrand zur Landung nötig.

Manchmal kommt Schneeberger herunter zu Beſuch. Wir haben zuſammen die Hochgebirgsfilme gedreht, den „Piz Palü“ und „Stürme über dem Mont Blanc“. Wir ſind zuſammen in Afrika geweſen. Solche Arbeitskameradſchaft bindet wie der Schützengraben.

In der erſten Zeit war die Zuſammenarbeit ſchwer. Aber allmählich haben wir eine Verſtändigung zwiſchen Flugzeug und Erde geſchaffen. Leuchtkugeln rufen uns aus der Ferne, bunte Stäbe auf Doktor Fancks weißem Zelt geben uns Signale während der Filmaufnahmen.

Jetzt beſteht ſogar eine Poſtverbindung. Die Briefſäcke werden in Nugaitſiak zwiſchen zwei hohen Stangen aufgehängt, wir fangen ſie im Fluge und werfen unſere Briefe ins Lager ab. Auch Marken haben wir ſchon. Der Amerikaner Rockwell Kent hat ſie entworfen und handgedruckt. Er lebt drei Viertel des Jahres hier oben in Grönland in Igdlorſuit. Die Eskimos lieben ihn wie einen älteren



Bruder, denn er beſitzt die Weisheit des Enttäuſchten: die Liebe zur Natur und das Herz für einfache Menſchen.

Auch das Fliegen iſt uns im Anfang nicht leicht geworden. Dicht unter der Oberfläche des Meeres ſchwimmt Blaueis. Glashell, glasklar, von oben nicht zu ſehen. Aber wenn man bei der Landung mit den Schwimmern daraufſchlägt, iſt der Boden hin. Über vierzig Löcher haben Baier und Buchholz ſchon reparieren müſſen, obwohl wir erſt wenige Wochen hier ſind.

Einmal blieb mein Motor ſtehen, ich mußte zwiſchen zwei Eisbergen aufs Waſſer niedergehen. Die Berge trieben mit großer Geſchwindigkeit aufeinander zu, hätten mich leicht zermalmen können. Ich kletterte aus der Kabine heraus auf die Schwimmer, warf den Propeller an, konnte den Knüppel gerade noch packen und zwiſchen den ſiebzig Meter hohen, blauſchimmernden Wänden der Eiskoloſſe hinausfliegen in die freie Luft.

Auch Schriek hat einen Unfall gehabt. Erſt geſtern war das. Benzinrohrbruch. Er mußte auf offenem Waſſer niedergehen. Vier Stunden hat es gedauert, bis ich ihn mit einer Stahltroſſe nach Igdlorſuit eingeſchleppt habe. Der Wind ſtand quer zu uns, es war ſchwere Dünung.

Abends ſitzen wir auf der Bank vor der kleinen Holzkirche, in deren Oberſtock wir wohnen. Manchmal ſpielen wir Ziehharmonika. Dann ſtehen die Mädchen um uns herum in ihren bunten, fellbeſetzten Feſttagskleidern. Meiſt aber ſchweigen wir und rauchen. Dann kommt der alte Daniel, der Vater von David, der in ſeinen Jahren ſelbſt ein großer Jäger war.

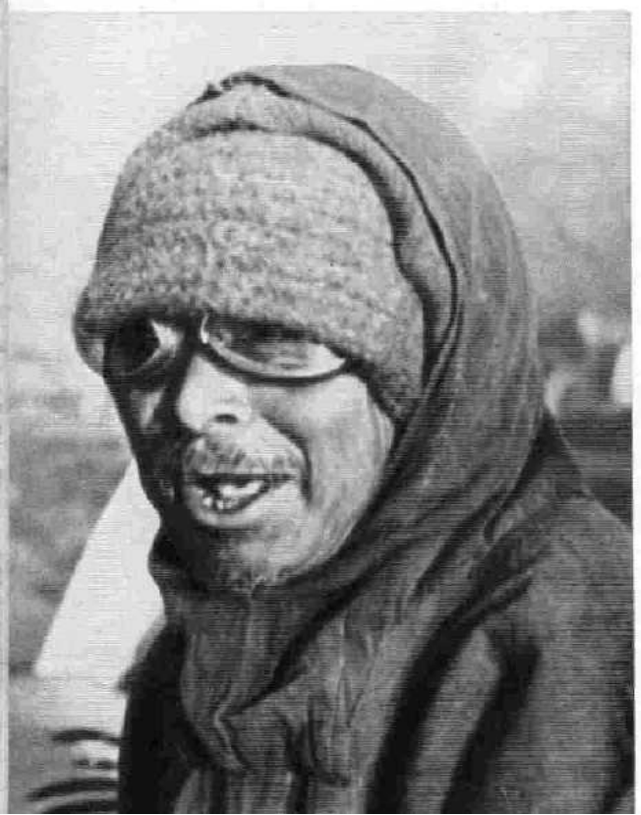
Er ſetzt ſich neben uns, ſtreckt die runzligen Hände in die blaſſe

Sonne und kaut Matak. Es iſt der Bauchſpeck vom Walfiſch, in kleine Würfel geſchnitten. Wie Walnußkern ſchmeckt er.
Daniel ſchielt begehrlich nach unſerem Tabak, aber er bettelt nie. Dazu iſt er zu ſtolz.
Manchmal geben wir ihm einen Schluck Korn. Dann lacht er, fängt an zu ſchwatzen. Rockwell Kent, der mit uns auf der Bank ſitzt, dolmetſcht. Der Alte erzählt Geſchichten von der großen Jagd.
Er ſteht auf, reckt ſich: ſo kam der Bär auf ihn zu.
Sie waren allein oben, ganz oben an der Grenze vom Inlandeis. Die Hunde ſaßen im Halbkreis um den Bären herum und verbellten ihn. Einer ſchnellte hoch, ſprang den weißen Feind an. Mit gebrochenem Rückgrat wälzte er ſich im Schnee. Ein zweiter ſtürzte, von der Bärenpranke getroffen, zu Boden. Ein dritter.
Da nahm Daniel ſelbſt den Bären an. Mit der Harpune, denn Feuerwaffen gab's noch nicht.
Mit ſeinen alten, zitternden Händen ergreift er ein Paddel, das neben uns an der Wand lehnt, fuchtelt damit in der Luft herum. Es ſieht rührend aus, und doch iſt es nicht lächerlich. Denn hier erzählt ein Mann von ſeinen vergangenen Taten.
Der Bär packte die Harpune mit den Zähnen und mit der Pranke. Sie zerſplitterte wie ein Eiszapfen, den ein Kind zerſchlägt.
Da riß Daniel das lange Meſſer aus dem Stiefel, ſtürzte auf den Bären. Er unterlief die tödliche Umarmung, rannte von unten her dem Bären das Meſſer ins Herz. Blut ſpritzte heraus in hohem Bogen, ſpritzte über ihn hinweg . . . das Blut ſeines Todfeindes. Und der Bär ſank hin . . . und die Hunde waren über ihm . . .

Im Kajak

Preisschießen in Igdlorsuit

Nikinak hört
meinen Argusmotor



Der alte Daniel

Eskimomädel

Arktiſche Nacht

Der alte Daniel muß huſten. Er huſtet ſo ſtark, daß er ſich an die Holzplanken der Kirche lehnen muß. Dann ſpuckt er aus. In den Sand. Er ſpuckt Blut.

Er ſchüttelt den Kopf, grinſt ein bißchen, ſchleicht in ſeine Hütte zurück. Ohne Abſchied. Er iſt ſchwindſüchtig und wird's nicht lange mehr machen.

Viele ſind ſchwindſüchtig hier oben. In dem einen Nordland-ſommer, den wir in Igdlorſuit bleiben, ſterben ſieben aus dem Dorf. Sieben von ſiebzig.

*

Drei Leuchtkugeln ſteigen auf aus dem Lager von Nugaitſiak. Das heißt, ich ſoll landen. Es iſt nicht leicht am hohen Steinſtrand. Zwei Mann helfen mir dabei, dann laufe ich hinauf zu den Zelten.

Dort ſind alle in Aufregung. Doktor Sorge iſt verſchwunden, der wiſſenſchaftliche Begleiter der Expedition. Vor acht Tagen iſt er abgefahren im Faltboot nach Norden hinauf zum Rink-Gletſcher.

„Sieben Tage kannſt du ohne Sorge ſein", hat er lachend zu ſeiner Frau geſagt, als er abfuhr. „Aber wenn ich am achten nicht zurück-komme, benachrichtige Fanck und die andern."

Dann iſt er abgefahren mit ſeinem kleinen Klepper-Boot, in den ſchmalen Waſſerrinnen zwiſchen dem Packeis verſchwunden. Er iſt ganz allein gefahren. Die Eskimos, die ihn begleiten wollten, hat er zurückgewieſen.

Heute iſt der achte Tag. Und heute morgen iſt ein Jäger ins Lager

gekommen, der im Kangerdluk-Fjord auf Seehunde aus war. Er hat dicht hinter den großen Wasserfällen die Trümmer eines Faltboots auf dem Packeis gefunden. Den Steven hat er mitgebracht. Kein Zweifel, es ist ein Stück von Sorges Boot.

Wir starten sofort, Schneeberger und ich. Wir fliegen den Kangerdluk hinauf über dem Packeis zwischen den schwarzen, fast tausend Meter hohen Felsen entlang, die das gewaltige Becken des Inlandeises säumen.

Am Wasserfall, der wie eine weiße Marmorsäule im dunklen Basalt steht, kreisen wir auf und nieder.

Aus den Rissen im Eise dampft die Kälte des Meeres zu uns herauf. Manchmal sehen wir schwarze Schatten auf der blauschimmernden Fläche. Aber wenn wir hinabstoßen, dann ist's nur eine Scholle, die der erdige Grund des Festlandes schwarz gefärbt hat.

Unser Benzin wird knapp, wir müssen zurück. Als wir landen, läuft uns das ganze Lager entgegen.

Ich gehe hinauf in Sorges Zelt. Dort wartet seine Frau. Sie sitzt auf dem schmalen Feldbett. Leni Riefenstahl ist bei ihr, hat ihr den Arm schwesterlich um die Schulter gelegt.

Gerda Sorge weint nicht. Sie sitzt stumm da mit versteintem Gesicht, ringt die Hände, daß die Knöchel weiß hervortreten.

Diese verzweifelten Frauenhände sind schlimmer als Tränen.

Ich lasse tanken zum zweiten Start, diesmal allein. Aber Schneeberger klettert schon in die Kiste: „Vier Augen sehen mehr als zwei!" erklärt er.

Wir fliegen.

Jetzt will ich weiter nach Norden hinauf. Es ist ein Gedanke von



mir: vielleicht ist Sorge viel weiter nördlich verunglückt, und das Packeis hat die Bootstrümmer mit nach Süden geführt.

Wir fliegen in halber Höhe der Felsen. Manchmal müssen wir den ragenden Zacken hoher Eisberge ausbiegen, der Fjord wird immer enger, immer düsterer.

Der Rink-Gletscher — Sorges Ziel. Ein Dom aus schimmerndem Eis. Hundertzwölf Meter hoch und fünfzehnhundert Meter breit ragt die glasgrüne Mauer aus dem Meer auf. Hier schiebt sich das Inlandeis in seiner ganzen Mächtigkeit in die Wellen.

Wir jagen an der Gletscherwand entlang . . . keine Spur von Sorge.

Ein Blick nach oben. Da — vom dunklen Gestein am Südrande des Gletschers steigt pfeilgerade eine dünne Rauchsäule in den Himmel.

Wir kurven, fliegen darauf zu. Schneeberger deutet mit ausgestreckter Hand nach unten. Ein paar überlebensgroße Männer stehen wie Schildwachen auf dem Fels. Ich halte auf sie zu. Es sind Felssteine, denen Sorge Kleider von sich übergezogen hat. Seinen bunten Sweater, seine Mütze. Sie sollen uns auf den Weg zu ihm führen.

Dann sehen wir ihn selbst. Der dürre, vollbärtige Mann hopst um das Feuer herum wie ein Baalspriester, wirft seine Arme zum Himmel.

Wir umkreisen ihn, winken. Den Knüppel zwischen den Knien, kritzle ich schnell ein paar Zeilen: „In zwei Stunden ist Boot bei Ihnen", schiebe das Papier in eine leere Patronenhülse, werfe es ab. Wir sehen noch, wie er es aufhebt. Dann fliegen wir zurück.

Unterwegs treffen wir unſer Motorboot. Langſam ſchiebt es ſich durch das Packeis nach Norden. Wieder werfen wir einen Zettel ab mit der Poſitionsmeldung von Sorges Standort. Winken ... Tücherſchwenken ...

Im Lager freudige Aufregung. Aus allen verfügbaren Gefäßen wird das letzte Benzin zuſammengekratzt für den dritten Flug. Denn es iſt nicht ſicher, daß das Motorboot Sorge heute noch erreicht.

Diesmal kann Schneeberger nicht mit. Auf dem Beobachterſitz ſteht, mit einem Strick zuſammengebunden, ein großer Sack mit Lebensmitteln, Brennſtoff, Decken.

Sorge hat mich ſchon von weitem gehört. Er ſteht auf einer Felszinne und winkt mir. Dicht über ihm ziehe ich meine Kreiſe. Ich packe den Sack, hebe ihn aus dem Beobachterſitz. Da ſpüre ich einen ſcharfen Ruck am Hals, mein Kopf wird nach hinten geriſſen, ſchlägt gegen die Rückwand des Sitzes. Der Strick des Proviantſacks hat ſich um meinen Hals geſchlungen, würgt mich.

Das Flugzeug flattert dicht über dem Felsgrund. Mein Griffmeſſer — ein raſcher Schnitt — ich bin frei!

Ich faſſe den Knüppel wieder, ſehe nach unten.

Der Sack iſt Sorge gerade vor die Füße geplumpſt. Er hat nichts von allem bemerkt, winkt und ſchüttelt die gefalteten Hände zu mir herauf.

Sechs Tage ſpäter iſt Sorge wieder in Nugaitſiak. Er hat das gewaltigſte Schauſpiel erlebt, das je ein Menſch geſehen hat. Eine Kalbung des Rink-Gletſchers. Eismaſſen, ſo groß wie alle Häuſer Berlins zuſammen, ſind ins Meer geſtürzt, dreihundert Meter



hoch ſpritzten die Waſſerfontänen. Und eine Flutwelle hat ſein Boot, das vier Meter über dem Strand an dem Felſen lag, zertrümmert und die Reſte nach Süden entführt.

*

Am Nachmittag haben wir geſchoſſen. Ich habe ein Preisſchießen veranſtaltet, der Beſte ſoll meine Winchesterbüchſe haben. Alle Männer von Igdlorſuit ſind eingeladen.

Und alle ſind gekommen, haben ihre Büchſen mitgebracht. Ganz alte Flinten, ſogar ein Vorderlader war darunter.

Ich bin kein ſchlechter Schütze. Bei den Wettkämpfen im Geſchwader Richthofen habe ich immer meinen Mann geſtanden. Aber gegen die Grönländer kann ich nicht aufkommen.

Sie laden ſchwerfällig und bedächtig, zielen lange. Aber ſie ſtehen wie Baſaltblöcke, und ihre Hand iſt ruhig, wie aus Stein gemeißelt. Faſt jeder Schuß ſitzt in den inneren drei Ringen, jeder zweite trifft das Zentrum.

Den Sieg und die Büchſe erringt Imerarſuk, der „kleine Waſſerſack".

Er preßt ſie an ſich, ſtreichelt ſie, läuft lachend mit ihr davon in ſeine Hütte.

Am Abend kommt David zu mir. Sein Vater liegt im Sterben, der alte Daniel. Er hat noch einen Wunſch: er möchte mit dem Menſchenvogel über den Fjord fliegen und über Igdlorſuit.

„Es iſt gut", ſage ich. „Rufe die Gummihoſen, daß ſie die Maſchine fertig machen, und bringe deinen Vater zum Strand."

Zwei tragen den alten Mann, heben ihn in das Flugzeug. Ich

ſtülpe ihm die Fliegerhaube über, ſetze ihm die Brille auf. Er lacht wie ein Kind.
Wir ſtarten. Schwerfällig hebt ſich der Vogel in die Luft, ſchraubt ſich in Kurven höher und höher.
Das Meer liegt unter uns, gelb im Schein der ſcheidenden Sonne. Weiße Eisberge ſegeln darüber hin.
Es iſt ſchon hoch im Jahr, der Winter ſchirrt im Norden ſeine ſchwarzen Pferde.
Dann kommt die Nacht, die lange Nacht.
Höher . . . immer höher . . . Die Erdhütten von Igdlorſuit ſind klein wie Maulwurfshügel, die Kirche ſtreckt ſchüchtern ihren hölzernen Finger in die Luft.
Die Berge bleiben unter uns, der Blick öffnet ſich nach Norden, wo wie ein ſtählerner Schild die weite Fläche des Inlandeiſes in der Sonne funkelt, endlos bis zum Horizont.
Wunderbar, wie der alte Mann da vor mir jede Bewegung des Flugzeugs mitlebt, wie ſein Körper in jeder Kurve mitſchwingt. Der Jäger, der im Kajak den Gang der Wellen ſpürte, kennt das Geſetz des Elements.
Der Motor rauſcht dröhnend. Schweigend verſinken unter uns Land und Meer.
Da klingt eine Menſchenſtimme auf, aus tiefſter Bruſt aufſteigend, in langgezogenen, mächtig hallenden Tönen.
Der alte Daniel ſingt.
Er ſingt noch immer, als wir landen, als ſie ihn aus dem Boot heben und in ſeine Hütte tragen. Er ſingt, bis er in der dunklen Höhlung verſchwindet.



Am nächſten Morgen ſteht David vor meiner Tür: „Mein Vater iſt dieſe Nacht geſtorben.“
Ich gebe ihm die Hand.
„Du biſt mein Freund“, ſagt er, „du kannſt immer bei mir bleiben.“
Aber ich muß weiter. Bald beginnt die große Nacht, und dann verſinkt alles Leben.

# Ausklang

Die Generation, der ich angehöre, iſt durch den Krieg geformt worden. Er traf uns in den entſcheidenden Jahren. Die Schwachen ſind daran zerbrochen. In ihnen iſt nichts zurückgeblieben als lähmendes Entſetzen. In uns andern aber — und hier ſpreche ich für faſt alle Frontſoldaten — iſt der Lebenswille härter und ſtärker geworden. Ein neuer Lebenswille, der weiß, daß das Daſein des einzelnen nichts, das Leben und die Zukunft der Gemeinſchaft alles bedeutet.

Vierzehn Jahre lang haben wir dieſe Erkenntnis durch eine fremde Welt getragen. Sie verſtanden nichts von der Größe unſeres neuen Glaubens. Sie wollten nichts wiſſen von den harten Tugenden des Soldaten, Kameradſchaft, Pflichterfüllung und dem Geiſt des letzten Opfers. Wir waren fremd unter ihnen und arbeiteten ums Brot. Ich bin geflogen, um zu leben. Aber zugleich hatte ich die Hoffnung, durch meine Arbeit den Gedanken der deutſchen Luftfahrt wachzuhalten. Ich bin in fremden Erdteilen geweſen. Überall habe ich Kameradſchaft geſucht. Ich habe geſucht und habe ſie gefunden, in Deutſchland, in Amerika, im afrikaniſchen Buſch und im Eiſe Grönlands:

Fliegerkameradſchaft! . . .

Aber insgeheim war in mir und in uns allen die Sehnſucht, den Geiſt, der uns geformt hat, als lebendige Macht wirken zu ſehen in dem Volke, dem wir zutiefſt verbunden ſind.

Das iſt geſchehen, und deshalb ſchließe ich dies Buch. Denn mein eigenes Leben iſt unweſentlich geworden, iſt eingeſtrömt in den Fluß unſeres gemeinſamen deutſchen Schickſals.

Wir ſind Soldaten ohne Fahne geweſen. Wir haben unſere Fahne wieder aufgerollt. Der Führer gab ſie uns zurück.

Für die alten Soldaten lohnt es ſich wieder, zu leben.

Die Fotos zu den Abbildungen
sind der Sammlung Udet entnommen.
Die Grönlandfotos stammen zum Teil
aus dem Fanck-Film „SOS! Eisberg!"
Aufnahmen Vogel-Sandau

# Anhang

## Luftsiege von Ernst Udet

| Datum | Zeit | Flugzeug-Typ | Ort | Lfd. Nr. der Abschüsse |
|---|---|---|---|---|
| | | **Kampfeinsitzer-Kommando Habsheim** | | |
| 18. 3. 16 | 5,10 nachm. | Farman | Mülhausen | 1 |
| | | **Jagdstaffel 15** | | |
| 12. 10. 16 | 3,30 nachm. | Breguet Michelin | Rüstenhart | 2 |
| 24. 12. 16 | 11,00 vorm. | Caudron | Oberaspach | 3 |
| 20. 2. 17 | mittags | Nieuport-Eins. | Aspach | 4 |
| 24. 4. 17 | 7,30 nachm. | Nieuport-Eins. | Chavignon | 5 |
| 5. 5. 17 | 7,30 nachm. | Spad | Villers Wald | 6 |
| | | **Jagdstaffel 37** | | |
| 14. 8. 17 | 8,30 nachm. | Bristol | Lens | 8 |
| 15. 8. 17 | 10,25 vorm. | Sopwith-Doppelsitzer | Pont à Vendin | 7 |
| 21. 8. 17 | 8,45 vorm. | de Havilland 4 | Ascq südl. Lille | 9 |
| 17. 9. 17 | 7,30 vorm. | de Havilland 5 Eins. | Izel | 10 |
| 24. 9. 17 | 12,20 nachm. | Rumpfflugzeug (Engl.) | Loos | 11 |
| 28. 9. 17 | 6,00 nachm. | Sopwith-C | westl. Wingles | 12 |
| 28. 9. 17 | 6,00 nachm. | Sopwith-C | westl. Wingles | 13 |
| 18. 10. 17 | 10,35 vorm. | Sopwith-C | Deulemont | 14 |
| 28. 11. 17 | 1,40 nachm. | de Havilland 5 | Paschendale-Poelcapelle | 15 |
| 5. 12. 17 | 2,30 nachm. | S. E. 5 | Westrosebeke-Poelcapelle | 16 |
| 6. 1. 18 | 4,15 nachm. | Nieuport | Bixschote | 17 |
| 28. 1. 18 | 4,55 nachm. | Sopwith | Bixschote | 18 |
| 29. 1. 18 | 12,00 mittags | Bristol-Eins. | Zillebeke | 19 |
| 18. 2. 18 | 10,50 vorm. | Sopwith-C | Zandvoorde | 20 |
| | | **Jagdstaffel 11** | | |
| 27. 3. 18 | 11,50 vorm. | R. E. 8 | Albert | 21 |
| 28. 3. 18 | 9,10 vorm. | Sopwith-C | Albert-Bapaume | 22 |
| 6. 4. 18 | 2,15 nachm. | Sopwith-C | Hamel | 23 |



## Abschüsse der Jagdstaffel 4 unter Führung von Oberleutnant Udet

| Datum | Zeit | Abgeschossen durch | Flugzeug-Typ | Ort | Lfd. Nr. der Abschüsse | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Staffel | Udet |
| 20.5.18 | 11,25 vorm. | Lt. v. Rautter | Bristol | Warfusée | 1 | |
| 27.5.18 | 6,15 nachm. | Lt. v. Rautter | Bréguet | Pont-Arcy | 2 | |
| 31.5.18 | 12,00 mittags | Lt. v. Rautter | Bréguet | südw. Soissons | 3 | |
| 31.5.18 | 1,00 nachm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | südw. Soissons | 4 | 24 |
| 2.6.18 | 11,50 vorm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | nordwestl. Neuilly | 5 | 25 |
| 2.6.18 | 6,20 nachm. | Lt.d.R. Maushake | Bréguet | Montigny Labier | 6 | |
| 4.6.18 | 6,45 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | Spad | Longpont | 7 | |
| 5.6.18 | 12,00 mittags | Lt.d.R. Udet | Spad | südl. Buczany | 8 | 26 |
| 6.6.18 | 11,40 vorm. | Lt.d.R. Udet | Spad | südl. Faverolles | 9 | 27 |
| 7.6.18 | 7,00 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | ö. Villers Cetterets | 10 | 28 |
| 13.6.18 | 5,45 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | nordö. Faverolles | 11 | 29 |
| 13.6.18 | 5,45 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | Spad | nördl. Noroy | 12 | |
| 14.6.18 | 8,00 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | nördl. S. Pierre Aigle | 13 | 30 |
| 23.6.18 | 12,10 nachm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | La Ferte Milon | 14 | 31 |
| 23.6.18 | 8,15 nachm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | Gegend Crouy | 15 | 32 |
| 24.6.18 | 10,00 vorm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | südöstl. Montigny | 16 | 33 |
| 25.6.18 | 6,45 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | Wald nördl. Longpont | 17 | 34 |
| 25.6.18 | 6,45 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | Chavigny-Ferme | 18 | 35 |
| 27.6.18 | 8,00 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | Ballon | Villers-Cotterets | 19 | |
| 28.6.18 | 9,45 vorm. | Lt.d.R. Drekmann | Spad | Puisseux | 20 | |
| 28.6.18 | 9,45 vorm. | Lt.d.R. Maushake | Spad | östl. Viercy | 21 | |
| 28.6.18 | 9,50 vorm. | Lt.d.R. Meyer | Spad | Villers Cotterets | 22 | |
| 30.6.18 | 8,00 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | Faverolles | 23 | 36 |
| 1.7.18 | 11,45 vorm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | Pierrefont-Mortefontaine | 24 | 37 |
| 1.7.18 | 8,55 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | östl. Faverolles | 25 | 38 |
| 2.7.18 | 8,15 vorm. | Lt.d.R. Udet | Nieuport | Bezu-St-Germain | 26 | 39 |
| 3.7.18 | 8,20 vorm. | Lt.d.R. Drekmann | Bréguet | Rouvron | 27 | |
| 3.7.18 | 8,25 vorm. | Lt.d.R. Udet | Spad | östl. Laversine | 28 | 40 |

| Datum | Zeit | Abgeschossen durch | Flugzeug-Typ | Ort | Lfd. Nr. der Abschüsse Staffel | Udet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.7.18 | 8,25 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | Spad | nordw. Dompierre | 29 | |
| 15.7.18 | 4,40 nachm. | Lt.d.R. Meyer | Spad | nördl. Fossoy | 30 | |
| 17.7.18 | 10,45 vorm. | Lt.d.R. Maushake | Bréguet | Dormans n. Vincelles | 31 | |
| 17.7.18 | 10,50 vorm. | Lt.d.R. Koepsch | Bréguet | Combizy | 32 | |
| 18.7.18 | 9,15 vorm. | Lt.d.R. Maushake | D. H. 9 | südw. Authenay | 33 | |
| 18.7.18 | 9,30 vorm. | Lt.d.R. Meyer | Sopwith-C | Marauil | 34 | |
| 19.7.18 | 3,30 nachm. | Lt.d.R. Maushake | Spad | Hartennes | 35 | |
| 20.7.18 | 8,25 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | D. H. 9 | Morsain | 36 | |
| 22.7.18 | 7,10 nachm. | Lt.d.R. Koepsch | D. H. 9 | südl. Braisne | 37 | |
| 25.7.18 | 7,30 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | Spad | Oulchy | 38 | |
| 30.7.18 | 6,30 nachm. | Lt.d.R. Drekmann | Spad | nördl. Grand Rozoy | 39 | |
| 1.8.18 | 9,30 vorm. | Lt.d.R. Udet | Nieuport | nordö. Cramaille | 40 | 41 |
| 1.8.18 | 9,30 vorm. | Lt.d.R. Koepsch | Nieuport | südl. Braisne | 41 | |
| 1.8.18 | 9,30 vorm. | Lt.d.R. Jessen | Nieuport | Cuiry Houso | 42 | |
| 1.8.18 | 12,15 nachm. | Lt.d.R. Udet | Bréguet | nördl. Muret-Crouttes | 43 | 42 |
| 1.8.18 | 8,30 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | nördl. Baugneux | 44 | 43 |
| 4.8.18 | 8,05 nachm. | Lt.d.R. Udet | Spad | südl. Braisne | 45 | 44 |
| 4.8.18 | 8,05 nachm. | Lt.d.R. Jessen | Spad | nördl. Vauxtin | 46 | |
| 8.8.18 | 5,30 nachm. | Lt.d.R. Udet | S. E. 5 | Fontaine le Cappy | 47 | 45 |
| 8.8.18 | 6,30 nachm. | Lt.d.R. Udet | S. E. 5 | südö. Barleux | 48 | 46 |
| 8.8.18 | 8,40 nachm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | südö. Foucaucourt | 49 | 47 |
| 9.8.18 | 4,25 nachm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | südl. Vauvillers | 50 | 48 |
| 9.8.18 | 9,20 nachm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | südö. Herleville | 51 | 49 |
| 10.8.18 | 11,30 vorm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | südl. Marcourt | 52 | 50 |
| 10.8.18 | 4,00 nachm. | Lt.d.R. Maushake | R. E. 8 | südl. Vauvillers | 53 | |
| 10.8.18 | 7,45 nachm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | südl. Fay | 54 | 51 |
| 11.8.18 | 10,00 vorm. | Lt.d.R. Udet | D. H. 12 | Chaulnes | 55 | 52 |
| 12.8.18 | 11,30 vorm. | Lt.d.R. Udet | S. E. 5 | bei Péronne | 56 | 53 |
| 13.8.18 | 7,45 nachm. | Lt.d.R. Koepsch | Bréguet | Bilancourt | 57 | |
| 14.8.18 | 7,00 nachm. | Lt.d.R. Udet | Bristol-Fighter | südl. Vermandovillers | 58 | 54 |
| 15.8.18 | 5,15 nachm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | Herleville | 59 | 55 |
| 16.8.18 | 10,40 vorm. | Lt.d.R. Udet | Spad | südl. Foucaucourt | 60 | 56 |
| 21.8.18 | 6,30 nachm. | Lt.d.R. Udet | S. E. 5 | südl. Hébuterne | 61 | 57 |
| 21.8.18 | 7,15 nachm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-Dolphin | südl. Courcelles | 62 | 58 |
| 22.8.18 | 8,30 vorm. | Lt.d.R. Udet | Sopwith-C | nördl. Braie | 63 | 59 |
| 22.8.18 | 12,30 nachm. | Lt.d.R. Udet | S. E. 5 | westl. Maricourt | 64 | 60 |
| 31.8.18 | 4,20 nachm. | Lt.d.R. Koepsch | S. E. 5 | bei Combles | 65 | |
| 5.9.18 | 7,15 nachm. | Lt.d.R. Koepsch | S. E. 5 | Paillencourt | 66 | |
| 6.9.18 | 10,55 vorm. | Lt.d.R. Maushake | Sopwith-C | südö. Aubencheulle | 67 | |
| 26.9.18 | 4,20 nachm. | Lt. v. Gluszewski | D. H. 9 | P. 219 Südö. Kemnat | 68 | |
| 26.9.18 | 5,10 nachm. | Oblt. Udet | D. H. 9 | Gegend Monteningen | 69 | 61 |
| 26.9.18 | 5,15 nachm. | Lt.d.R. Kraut | D. H. 9 | Buch | 70 | |
| 26.9.18 | 5,20 nachm. | Oblt. Udet | D. H. 9 | südl. Metz | 71 | 62 |

MANFRED
FREIHERR VON RICHTHOFEN

# Der rote Kampfflieger

Mit einem Vorwort von Reichsminiſter
Hermann Göring

Eingeleitet und ergänzt von
Bolko Freiherr von Richthofen

Mögen recht viele Deutſche ſich die Schlichtheit und den wahren Adel dieſes erfolgreichen Kämpfers zur Verpflichtung werden laſſen ... So wird dieſes Buch eine große Miſſion am neuen Deutſchland erfüllen und das Vermächtnis Richthofens wird weiterleben in der jungen Generation und Früchte tragen.

Der Führer, Karlsruhe

Ein ſchlichtes Denkmal der überlegenen Perſönlichkeit dieſes unbeſtritten größten Kampffliegers des Weltkrieges unter Freund und Feind. Wie Manfred über ſeinen Bruder Lothar, in der gleichen Staffel, wacht, wie er die atemraubende Fülle der Erlebniſſe ſchildert, wie die Kameraden ſich gegenſeitig das Leben retten, wie neben dem Humor jener tiefe Ernſt verbleibt, der auch Boelcke und Immelmann auszeichnete, es iſt ein immer unvergleichliches Herz, das für unſer Volk geſchlagen hat ...

Berliner Börſen-Zeitung

Kartoniert 2 Mark, in Ganzleinen 2 Mark 85
786. Tauſend

Im Verlag Ullſtein · Berlin

# Gunther Plüſchow

## Deutſcher Seemann und Flieger

Das Bild ſeines Lebens von
Iſot Plüſchow

Mit einem Vorwort von
Bruno Loerzer

Sein beſter Kamerad, ſeine Gattin Iſot, die Mutter ſeines Sohnes Guntolf, hat die Geſchichte ſeines wunderſamen und ereignisreichen Lebens von ſeiner Kindheit an bis zu ſeinem frühen Ende, vor allem für die deutſche Jugend geſchrieben und ein echtes Volksbuch geſchaffen, das jedermann in ſeinen Bann ziehen muß ... Ein wunderbares Buch, das in einem Zug geleſen werden muß und ein würdiges Denkmal für den großen Toten bildet, deſſen Name wohl allzeit in Ehrfurcht erklingen wird. Wunderſchöne Illuſtrationen beleben den Text in zweckentſprechender Weiſe. Wir neigen uns vor den Manen Gunther Plüſchows und ſind überzeugt, daß die Geſchichte ſeines Lebens verdiente Würdigung finden wird.

Lſchkpt. d. R. Bruno Dittrich
in der Oeſterreichiſchen Wehrzeitung

*

Mit 31 Tafeln. Kartoniert 4 M 20, Ganzleinen 5 M 80

Im Verlag Ullſtein · Berlin

GUNTHER PLÜSCHOW

## Die Abenteuer des Fliegers von Tſingtau

Meine Erlebniſſe in drei Erdteilen

Plüſchows berühmteſtes Buch, die Geſchichte ſeiner abenteuerlichen Flucht aus der Feſtung Tſingtau bei Beginn des Weltkrieges. 663. Tauſend

Gunther Plüſchow iſt tot, aber ſein Bild lebt fort im Herzen ſeines Volkes. Ergriffen lauſcht man von neuem ſeiner frohen, friſchen Stimme, erlebt ſeine ſchneidigen Erkundungsflüge und ſeine abenteuerliche Odyſſee über das Weltmeer.

General-Anzeiger, Ludwigshafen

★

## Silberkondor über Feuerland

Mit Segelkutter und Flugzeug in das Reich meiner Träume

Ich las das Buch jetzt zum dritten Male und wünſche, daß es jeder — beſonders die Jugend — wenigſtens einmal leſen möge, denn in Gunther Plüſchow verkörpert ſich deutſches Weſen, deutſcher Forſcher- und Unternehmungsdrang, Mut und Tapferkeit in vorbildlicher Weiſe. Arbeit und Staat, Berlin

65. Tauſend

Jeder Band reich bebildert
Kartoniert 2 M, in Ganzleinen 2 M 85

**Im Verlag Ullſtein · Berlin**

Gedruckt
im Ullſteinhaus
Berlin

ERICH KILLINGER

## Flucht um die Erde

Abenteuer des Ostsee-Fliegers im Weltkrieg

Das wird jeder Junge zwischen Sechzehn und Siebzig mit Spannung lesen. Keine erfundene Sensation reicht an die, die das Leben selbst bereitet, und hier steht im Mittelpunkt noch dazu ein tapferer deutscher Mann, an dessen Beispiel sich die Jungen erheben können.
Rheinisch-Westfäl. Zeitung, Essen

PAUL KARLSON

## Segler durch Wind und Wolken

Ein Abenteuerbuch der Segelfliegerei

Dieses Buch kann man zu dem Besten zählen, was je über den Segelflugsport geschrieben worden ist. Badische Presse, Karlsruhe

50. Tausend

Jeder Band mit vielen Bildern
Ganzleinen 2 M 85, kartoniert 2 M

ARNOLD HAGENBACH

## Pilot Tex

Abenteuer eines kalifornischen Verkehrsfliegers

Durch das gesamte Werk spinnt sich neben dramatischem Geschehen, Gefahren und Abenteuern der Geist der Pflicht, Kameradschaft und Opferbereitschaft. Ein ganzer Kerl hat hier das Wort ergriffen und uns ein prachtvolles Buch geschenkt.
Deutsche Rundschau

Reich bebildert
Ganzleinen 3 M 80, kartoniert 2 M 80

**Verlag Ullstein, Berlin**

MANFRED FREIHERR VON RICHTHOFEN

# Der rote Kampfflieger

Mit einem Vorwort von Reichsminister Hermann Göring
Eingeleitet und ergänzt von Bolko Freih. v. Richthofen

„Mögen recht viele Deutsche sich die Schlichtheit und den wahren Adel dieses erfolgreichen Kämpfers zur Verpflichtung werden lassen . . . So wird dieses Buch eine große Mission am neuen Deutschland erfüllen, und das Vermächtnis Richthofens wird weiterleben in der jungen Generation und Früchte tragen."
Der Führer, Karlsruhe

„Dieses Buch ist ein unverwelkliches Blatt am tausendjährigen Baum des völkischen Lebens, ein neuer strahlend-unbekümmerter Ton in immerwährendem Heldengesang der Nation."
Walter Bloem

Ein schlichtes Denkmal der überlegenen Persönlichkeit dieses unbestritten größten Kampffliegers des Weltkrieges unter Freund und Feind. Wie Manfred über seinen Bruder Lothar, der in der gleichen Staffel, wacht, wie er die atemraubende Fülle der Erlebnisse schildert, wie die Kameraden sich gegenseitig das Leben retten, wie neben dem Humor jener tiefe Ernst verbleibt, der auch Boelcke und Immelmann auszeichnete, es ist ein immer unvergleichliches Herz, das für unser Volk geschlagen hat . . .
Berliner Börsen-Zeitung

Mit vielen Bildern. 786. Tausend

Ganzleinen 2 Mark 85, kartoniert 2 Mark

**IM VERLAG ULLSTEIN · BERLIN**